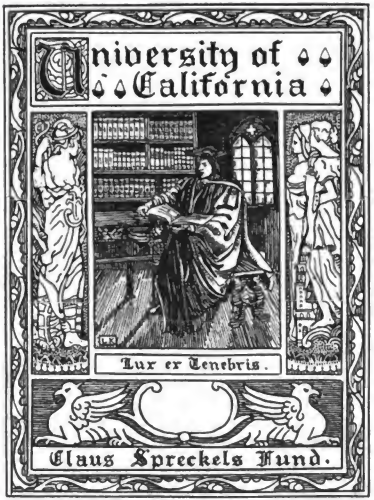
DIE EISENBAHNEN DEUTSCHLANDS: GESCHICHTE, BETRIEB UND ORGANISATION IN...

Alfred Schneider

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

Die Eisenbahnen Deutschlands

Geschichte, Betrieb und Organisation

in gemeinfaßlicher Weise

dargestellt von

Alfred Schneider.

Karlsruhe
Druck und Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei
1905.

Digitized by Google

HE3875
.S4

Digitized by Google

Vorwort.

Wir alle wissen, welch unentbehrliches Hilfsmittel die Eisenbahnen für uns bilden. Trotzdem ist es Tatsache, daß außerhalb der Fachkreise nur wenigen Personen die geistigen, körperlichen und mechanischen Kräfte bekannt sind, deren Zusammenwirken beim Eisenbahnbetriebe Anwendung findet. Hier aufklärend zu wirken, sowie ein kurzes Bild von der Geschichte, dem Betriebe und der Organisation der Eisenbahnen Deutschlands zu geben, sei der Zweck der nachfolgenden Zeilen.

193851

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Vorwort. Seite

I. Geschichte 5

II. Betrieb 17

III. Organisation 32

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

I. Geschichte.

Im Jahre 1812 unternahm es Georg Stephenson, Aufseher in einem Kohlenbergwerke bei Darlington in England, die Erbauung einer Lokomotive zu wagen. Der Versuch gelang.

Schon früher hatten in Bergwerken Schienenwege aus Holz, dann aus Holz mit Eisenbeschlag und zuletzt ganz aus Eisen zum Transport der Materialien Anwendung gefunden. Als Beförderungsmittel dienten Menschen und Tiere, die nun im Laufe der Zeit der Lokomotive weichen mußten. *1825* wurde die *erste Lokomotivbahn auf der Strecke Darlington—Stockton* vollendet und befahren. 1830 folgte die Strecke Liverpool—Manchester, der später dann die Bahn von Liverpool nach Birmingham sich anschloß. Nachdem diese ersten Versuche geglückt waren, breitete sich der Bau der Eisenbahnen von England nach dem europäischen Festland und nach Amerika hin aus. Doch diese Entwicklung war eine bedeutend langsamere, als wir es uns heutzutage vorstellen können. Wenn auch Private, spekulative Köpfe, meist Kaufleute und Fabrikanten, sich mit Technikern verbanden, um den Bau und die Rentabilität der in Aussicht genommenen Bahnstrecken gegenüber den alten Transportwegen zu berechnen, so waren bis zur Ausführung eines solchen Planes noch viele Schwierigkeiten zu beseitigen, besonders bei uns in Deutschland. Außer dem Mißtrauen des Kapitals gegenüber der neuen Erfindung, deren Tragweite es nicht übersehen konnte, war es der Staat, der, wenigstens in der ersten Zeit, äußerst hemmend auf die Entwicklung des Eisenbahnwesens einwirkte. Voran ging Österreich, dessen Staatskanzler, Fürst Metternich, alles, was auf ein Emporstreben der deutschen Nation hindeutete, durch Polizeimaßregeln und Zensur gleichsam im Keime zu ersticken suchte. Solchen Anschauungen gegenüber stand die

Digitized by Google

Bahn im größten Widerspruche, da sie mit der Beweglichkeit, welche sie dem Menschen bot, eine Erleichterung des Ideenaustausches auf große Entfernungen hin gestattete. *In Deutschland wurde die erste Bahn, die Ludwigsbahn, zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835 eröffnet.* Dann folgte die Strecke Leipzig—Dresden im April 1837, die Berlin—Potsdamer Bahn im Oktober 1838, die Linien *Braunschweig—Wolfenbüttel* im Dezember 1838 *(erste Staatsbahn)* und *Mannheim—Heidelberg* im September 1840 *(ebenfalls Staatsbahn)*; ferner die Linien der Magdeburg—Köthen—Halle—Leipziger Bahn im August 1840 und die der Bahn München—Ulm—Frankfurt—Höchst.

Für die Ausdehnung der Bahnen war ein Haupterfordernis die Beschaffung der Geldmittel. Ein Einzelner konnte unmöglich die Mittel alle besitzen, welche für die Erbauung großer Strecken nötig fielen. Es mußten daher Wege ausfindig gemacht werden, um in den Besitz größerer Kapitalien zu gelangen. Man verfiel hierbei auf den Gedanken, die benötigte Geldsumme ähnlich wie bei den heutigen Aktiengesellschaften in einzelne Teile zu zerlegen, für welche man Anteilscheine ausgab. So war es einerseits für das Unternehmen ein Leichtes, sich in den Besitz der Bausumme zu setzen, während anderseits das Publikum durch Erwerbung eines oder mehrerer dieser Anteilscheine sich gegen ein verhältnismäßig geringes Risiko eine günstige Kapitalanlage sicherte; denn außer der Einzahlung erwuchsen dem Einzelnen keinerlei Auslagen, im Gegenteil, er hatte noch im Vergleich zu seinem aufgewandten Kapitale Anteil am Gewinn der Unternehmung. Die Gesellschaften, deren Verwaltung und Einrichtung sowie Rechte und Pflichten gegenüber den Mitgliedern durch Statuten festgesetzt wurden, entfalteten nun innerhalb Deutschlands, mit Ausnahme Badens, Braunschweigs und Hannovers, woselbst der Staat allein die Eisenbahnen ausführte, ihre Tätigkeit. Einen weiteren Schritt vorwärts brachte uns das Jahr *1838* durch den *Erlaß eines Eisenbahngesetzes in Preußen*, welches allerdings den gehegten Erwartungen nicht entsprach. Vor allem empfand man es als eine Härte, daß jede Gesellschaft, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigte, sich mit ihrem Projekte an das Handelsministerium zu wenden hatte, das, wenn es auch im allgemeinen nichts dagegen zu erinnern hatte, den Plan einer ausführlichen Prüfung unterziehen mußte. Eine Besserung

Digitized by Google

in diesem Punkte trat erst im Laufe der Jahre ein, als eine mildere Auffassung dieser Bestimmung Platz nahm. Durch dieses Gesetz sicherte sich der Staat bei den Eisenbahnen ein Aufsichts- und Ankaufsrecht zu; letzteres allerdings erst nach einer Reihe von Jahren. Die Eisenbahngesellschaften hatten die für die Sicherheit des Betriebes nötig fallenden Einrichtungen zu treffen und mußten sich verpflichten, alle Güter, ausgenommen solche, welche polizeilich von der Beförderung ausgeschlossen waren, nach den vorher veröffentlichten Tarifen zu befördern. Diese Tarife durften ohne die Genehmigung des Staates nicht erhöht werden. Trat dennoch ein Preisaufschlag ein, so mußte derselbe 6 Wochen vorher bekannt gegeben werden. Eine Herabsetzung der Tarife mußte unbedingt eintreten, sobald der Reinertrag der Bahnen mehr wie 10% des Anlagekapitals betrug. Im weiteren mußten die Gesellschaften Reservefonds schaffen und dem Ministerium eine jährliche Abrechnung über die Einnahmen und Ausgaben vorlegen und sich den Anschluß einer Nachbarbahn an ihre Linien auf Kosten der den Anschluß suchenden Bahn gefallen lassen. Die Gegenleistung des Staates bestand darin, daß er die Verpflichtungen der Aktienzeichner feststellte, den verschiedenen Vereinigungen die Rechte von korporativen Gesellschaften übertrug, ihnen Steuerfreiheit zusagte, sie mit dem Expropriationsrecht ausstattete und ihnen seine Vorrechte im Postregal hinsichtlich der Beförderung von Personen und Gütern übertrug. Die Eisenbahnen übernahmen hiernach den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller dem Postzwang unterworfenen Güter und der dazu benötigten Postwagen sowie die Gratisbeförderung der mit Postfreipässen versehenen Personen.

Wir haben uns mit diesem Gesetze deshalb näher befaßt, weil es heute noch teilweise Gültigkeit besitzt und weil die meisten übrigen Staaten Deutschlands ihre Beziehungen zu den Eisenbahngesellschaften in ähnlicher Weise regelten. Eine Ausnahme hiervon bildeten, wie schon bemerkt, Baden, Braunschweig und Hannover. In diesen Ländern wurden von vornherein die Bahnen in eigener Verwaltung des Staates gebaut und betrieben.

Eine neue Wendung zugunsten der Eisenbahnen Deutschlands trat im Jahre 1840 mit der Thronbesteigung Friedrich Wilhelms IV. von Preußen ein. In kurzer Zeit war ein großer Teil der heutigen Bahnlinien in Preußen vollendet. Dies mußte

Digitized by Google

naturgemäß auch auf die Nachbarländer seine Rückwirkung ausüben. Im Rheinland, in Baden, Bayern und Sachsen setzte ein äußerst lebhafter Eisenbahnverkehr ein und die Gesellschaften machten gute Geschäfte. Im Anfange hatten die Bahnen ausschließlich dem lokalen Verkehre gedient. Bald jedoch erkannte man, daß hier Wandel geschaffen werden müßte. Die Bahnen suchten nun untereinander Anschlüsse herzustellen, wodurch im Interesse des Verkehrs größere, zusammenhängende Eisenbahnnetze entstanden. Auch den Regierungen wurde es mit der Zeit klar, daß nicht nur eine kommerzielle, sondern auch eine politische und strategische Bedeutung den Eisenbahnen zukam. So schienen alle Faktoren vorhanden zu sein, um eine gedeihliche Entwicklung unserer Eisenbahnen zu gewährleisten. Da trat infolge verfehlter Privatspekulationen ein Rückschlag ein. Der Geldmarkt wurde mißtrauisch, was um so schwerer in die Wage fiel, als bereits große Summen in den Eisenbahnen angelegt waren. Das Publikum verlangte Zinsgarantien und den Gesellschaften blieb nichts anderes übrig, als sich hierwegen an den Staat zu wenden, der diesen Anlaß gerne wahrnahm, seinen Einfluß auf die Eisenbahnen in einer Weise auszudehnen, die einschneidend für die fernere Entwicklung derselben werden mußte. Der Staat konnte nun Aktien erwerben, sein Stimmrecht ausüben und ein Mitglied des Verwaltungsrates mit Sitz und Stimme ernennen. Desgleichen fiel ihm die Bestätigung des ersten technischen- und Verwaltungs-Beamten zu. Er hatte das Recht der Tarifgenehmigung und konnte Fahrpläne verlangen, welche ein Ineinandergreifen mit denen der Nachbarbahnen sicherten. Mußte der Staat verschiedene Jahre hintereinander für den garantierten Zins aufkommen, so konnte er ohne weiteres die ganze Verwaltung der betreffenden Eisenbahn übernehmen. Er war dabei an keinerlei Beschränkung gebunden. Nur hatte er am Ende des Jahres eine Rechnung über Einnahmen und Ausgaben zu stellen und den Gewinn an die Aktionäre zu verteilen. Hatte der Staat sämtliche Aktien einer Bahn erworben, so ging dieselbe mit allen Aktiven und Passiven in seinen Besitz über. Durch solche Maßnahmen wurde in den Ländern, welche nur Privatbahnen besaßen, der Staatsbahngedanke sehr gefördert.

In diese, für die Eisenbahn so wenig hoffnungsreiche Zeit, welche durch die unruhige politische Stimmung der Sturmjahre

Digitized by Google

1848/49 noch weiter ungünstig beeinflußt wurde, fiel ein Ereignis von größter Bedeutung. Die Eisenbahnverwaltungen hatten erkannt, wie notwendig ein einheitliches Zusammenwirken sowohl im eigenen Interesse, wie auch in dem des Publikums sei. So entstand am 10. November 1846 zu Berlin der Verband preußischer Eisenbahndirektionen, in welchem ausschließlich preußische Bahnen vertreten waren. Die nächste Versammlung dieser Interessengemeinschaft fand im folgenden Jahre in Cöln statt; auf derselben wurde beschlossen, daß sämtliche deutschen Eisenbahnverwaltungen aufgenommen werden sollten, um »durch gemeinsame Beratungen und einmütiges Handeln das eigene Interesse und das des Publikums zu fördern«. Mit Ausnahme weniger Verwaltungen leisteten sämtliche Eisenbahnen Deutschlands diesem Rufe Folge. Die erste Generalversammlung dieser neuen Vereinigung fand am 29. November 1847 zu Hamburg statt. Am letzten Sitzungstage, am 2. Dezember 1847, wurde beschlossen, den Namen »*Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen*« anzunehmen. Die Tätigkeit des Vereins erstreckt sich vor allem auf die Festsetzung einheitlicher Maßregeln in bezug auf den Bau und den Betrieb sowie auf den Personen- und Güterverkehr. Zu diesem Zwecke wurden alle zwei Jahre Versammlungen abgehalten, die geschäftsführende Direktion gewählt und bei dieser Gelegenheit die neuen Einrichtungen und Verbesserungen sowohl fremder Bahnen, als auch der mit ihnen zusammenhängenden Industriezweige wie Fabriken, Bergwerke u. dgl. in Augenschein genommen. Ferner wurde eine gemeinsame Abrechnungsstelle für die gegenseitigen Schulden und Guthaben eingesetzt. Die alten Reglements wurden revidiert und verbessert, besondere Vorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Fahrzeugen, Tieren sowie für den Vereinsgüter- und Telegraphenverkehr nebst Statistik herausgegeben und dem Publikum zugänglich gemacht. Auch die gegenseitige Wagenbenützung wurde geregelt und die Bewilligung freier Fahrt für die Beamten der beteiligten Verwaltungen gewährleistet. Seit 1861 wurde ein eigenes Organ, die »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« herausgegeben, welche über alle Fortschritte des Eisenbahnwesens und der einschlägigen Gebiete berichtet. Auch wirft der Verein Prämien aus für Erfindungen und Verbesserungen in der Technik, Statistik und Verwaltung sowie für hervorragende

Digitized by Google

Erscheinungen in der Eisenbahnliteratur. Dem Vereine, der heute noch seine segensreiche Tätigkeit entfaltet, sind beigetreten: Sämtliche bedeutende Eisenbahnverwaltungen Deutschlands sowie eine Reihe von Verwaltungen in Österreich, Ungarn, Niederlande, Luxemburg, Belgien, Rumänien und Russisch-Polen.

In den 50er Jahren, nachdem die mißlichen Folgen der deutschen Kleinstaaterei teilweise durch Staatsverträge beseitigt waren, erholten sich langsam die wirtschaftlichen Zustände Deutschlands und also auch die seiner Eisenbahnen. Diese stellten ursprünglich nur lokale Verbindungen oder solche zwischen den bedeutendsten Handels- und Hafenplätzen sowie den Residenzen der einzelnen Staaten her. Bald jedoch machte sich das Bestreben geltend, die Provinzen mit der Hauptstadt in engere Fühlung zu bringen und neue Absatzwege für die Hütten- und Bergwerke zu schaffen, welche, neben dem Versand von Getreide, durch ihre Massentransporte zu einer bedeutenden Einnahmequelle für die Eisenbahnen wurden. Nachdem unter diesen Gesichtspunkten neue Strecken erbaut waren, ging man daran, die vorhandenen Linien miteinander zu verbinden und eine Abkürzung des Transportweges anzustreben. Gleichzeitig wurden bedeutende Vergrößerungen der alten Bahnhofsanlagen, die Errichtung neuer Stationen und der Anschluß gewerblicher Etablissements an die Eisenbahnen vorgenommen. Auch wurde der Oberbau der letzteren verbessert, weitere Gleise angelegt und die Zahl der Betriebsmittel vermehrt. Durch den Abschluß internationaler Verträge suchte man gleichfalls den Handel und damit auch den Eisenbahnverkehr zu heben. Solche Verträge wurden 1848 bezw. 1852 zwischen Bayern und Frankreich, 1853 zwischen Preußen und Holland, Preußen und Rußland sowie Preußen und Österreich, 1857 zwischen Baden und Frankreich abgeschlossen. In diesen Verträgen sind u. a. auch die Bestimmungen über die Konzessionen für die Bauarbeiten der Grenzbahnhöfe, für die Zollformalitäten, die Personen- und Gütertarife, für die Fahrpläne und den Postverkehr aufgenommen. Alle diese Schritte waren von Erfolg begleitet und ein bedeutender Aufschwung blieb nicht aus.

In Deutschland waren bisher mit wenigen Ausnahmen die Eisenbahnen im Privatbesitz. Doch schon erhoben sich hie und da Stimmen, welche eine Verstaatlichung derselben anstrebten. Die *Privatwirtschaft* hatte Bedeutendes im Eisenbahnwesen ge-

Digitized by Google

leistet. Sie konnte aber nur diejenigen Linien erbauen, bei welchen es von vornherein feststand, daß sie außer den Betriebskosten noch die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, kurz hohe Dividenden und Tantiemen in Aussicht stellten. Die unrentableren Strecken wurden entweder gar nicht oder nur mit einem Staatszuschuß erbaut. Anders lagen die Verhältnisse beim *Staate,* welcher die Bedürfnisse und Ansprüche des Verkehrs im eigenen Lande gleichmäßig ins Auge zu fassen hatte. Sobald er den Bau und Betrieb der Eisenbahnen selbst in die Hand nahm und dabei auf keine Dividenden und Tantiemen angewiesen war, konnte er mit Hilfe der leistungsfähigen, gut rentierenden Hauptlinien die weniger verkehrsreichen Nebenlinien oder die aus strategischen Gründen zu erbauenden Strecken ebenfalls erstellen. Dies fiel bei den Nebenlinien um so mehr in Betracht, als ihre Rentabilität oftmals nur indirekt zum Ausdruck kam, wenn durch die Erschließung der betreffenden Landesteile, durch Ansiedelungen von industriellen Unternehmungen u. dgl. die Produktionskraft der Gegend und der Wohlstand ihrer Bewohner gehoben worden war. Im weiteren lehrte die Erfahrung, wie wertvoll ein nach einem einheitlichen Plan angelegtes, im Betrieb, in der Leitung und Organisation einheitlich verwaltetes Eisenbahnnetz war. Auch durfte die Monopolstellung, welche den Eisenbahnen zukam und heute noch zukommt, im Interesse der Allgemeinheit unter keinen Umständen der Privatwirtschaft ausgeliefert werden; sie mußte dem Staate zufallen. Eine Konkurrenz im eigentlichen Sinne des Wortes, wie sie sonst in unserem Wirtschaftsleben vorkommt, gibt es bei der Eisenbahn nicht. Wo sie eintrat, hörte sie jeweils nach kurzer Zeit wieder auf; im Gegenteil, die konkurrierenden Bahnen vereinigten sich gewöhnlich zur Festlegung ihrer Tarife und so kam das Monopol, unter mehreren verteilt, wieder zum Vorschein. Daß die Privatbahnen nur ihre eigenen Interessen und nicht die öffentlichen verfolgen, geht auch aus deren Tarifgestaltung hervor. Sie legen ihren Berechnungen für die Leistungen anstatt das Gebührenprinzip, d. h. den Selbstkostenpreis mit einem geringen Zuschlag für Abnützung der Anlagen, Amortisation u. dgl., den wirtschaftlichen Wert, welchen das Gut für den einzelnen Käufer hat, zugrunde. Unter diesen Gesichtspunkten, die mit der Zeit beim Publikum Eingang gefunden hatten, war es nicht zu verwundern, daß die Staatsbahn-

Digitized by Google

idee manche Anhänger gewann, obwohl es bis zu ihrer Verwirklichung noch gute Weile hatte.

Die Fortschritte, welche das Eisenbahnwesen in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts gemacht hatte, flauten in den 60er Jahren infolge der politischen Verhältnisse wieder ab. Das Mißtrauen, welches sich aus Anlaß der wachsenden politischen Spannung und Gährung in Mitteleuropa, besonders in Preußen geltend machte, wirkte hemmend auf Handel und Verkehr auch des übrigen Deutschlands. Da brach der *Krieg zwischen Preußen und Österreich* aus, der die wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Länder nach dem Friedensschlusse sehr förderte. Den Bahnen selbst, die bereits im Kriege 1864 eine Rolle gespielt hatten, fiel in diesem Kampfe bei der Beförderung von Truppen, Proviant und Munition eine ausgedehnte Verwendung zu.

Zwischen dem Norden und Süden entstanden nun neue Schienenverbindungen. Speziell die Stadt Hamburg, die mit ihrem Seehandel ganz Mitteleuropa versah, zog hieraus großen Nutzen. Mit der Ausdehnung von Handel und Verkehr, welche durch die Aufstellung fester und billiger Tarife im Personen- und Güterverkehr, sowie durch zahlreiche Verkehrserleichterungen sehr gefördert wurde, stieg auch die Produktions- und Konsumtionskraft in Deutschland, was zur weiteren Erstellung neuer Linien führte.

Die Folgen dieser Verkehrszunahme waren wiederum neue Geldschwierigkeiten, welchen Spekulanten durch sogenannte »General-Entreprisen« zu steuern suchten. Das Verfahren, welches hauptsächlich von Bankgeschäften betrieben wurde, bestand darin, daß Bons in der Höhe des Voranschlages der Linien ausgegeben wurden. Die Bahnen selbst wurden dann nachträglich zu bedeutend billigeren Preisen erstellt und die Differenz zwischen der Erbauungssumme und dem Voranschlag fiel als Gewinn in die Tasche der Spekulanten. In Deutschland wurde diesem Treiben bald durch strenge Staatsaufsicht ein Ende gemacht.

In Preußen war bereits 1852 die Niederschlesisch-Mährische Bahn durch Ankauf in den Staatsbesitz übergegangen. Neue Erwerbungen traten durch den Krieg von 1866 hinzu. Die Hannoversche Staatsbahn, die Hessische Friedrich Wilhelmsbahn wurden annektiert und verschiedene Privatbahnen in Staatsbetrieb übernommen und somit der Grundstock zum heutigen ausgedehnten Bahnnetz gelegt.

Digitized by Google

Da kam das *Jahr 1870,* welches für ganz Deutschland und speziell auch für dessen Eisenbahnwesen, dem in diesem Kriege eine hervorragende Rolle zufiel, von großer Bedeutung werden sollte. *Die Reichsverfassung* vom 16. April 1871 enthielt u. a. auch Bestimmungen über das Eisenbahnwesen. Die hauptsächlichsten derselben sind folgende:

Die Eisenbahnen, welche im Interesse des Verkehrs sowie aus strategischen Gründen nötig fallen, können unbeschadet der Hoheitsrechte der einzelnen Länder auch gegen den Willen derjenigen Staaten, in deren Gebiet sie liegen, von Reichs wegen gebaut und mit dem Expropriationsrecht ausgestattet werden.

Jede Eisenbahn muß sich den Anschluß an eine Nachbarbahn auf deren Kosten gefallen lassen.

Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten, anzulegen und auszurüsten sowie das Betriebsmaterial den Verkehrsverhältnissen entsprechend in Stand zu halten und die Sicherheit der Bahnen zu gewährleisten.

Die Eisenbahnen sind angehalten, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Geschwindigkeit, desgl. die zur Bewältigung des Güterverkehrs nötigen Güterzüge einzurichten, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Übergangs der Transportmittel von einer Bahn zur anderen gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Dem Reiche fällt die Kontrolle des Tarifwesens und die Sorge dafür, daß einheitliche Reglements und Tarife h. i. Ausnahms- und Notstandstarife erstellt werden, zu.

Die Benützung der Bahn zum Zwecke der Verteidigung Deutschlands haben sämtliche Eisenbahnverwaltungen, auch die Bayerns, auf welche die vorhergehenden Bestimmungen keine Anwendung finden, zu gestatten.

Im weiteren wurde in der Reichsverfassung auch das Verhältnis der Eisenbahnen zur Militär-, Post-, Telegraphen-, Steuer- und Zollverwaltung sowie zur Reichsstatistik geregelt.

Einen neuen Schritt vorwärts für den Ausbau unserer Eisenbahngesetzgebung brachte das Jahr 1893 durch die Einführung eines *internationalen Eisenbahnfrachtrechts,* welches im Interesse

Digitized by Google

der Bahnen wie auch des Publikums an Stelle unserer bisherigen vertragsmäßig geregelten Beziehungen des internationalen Verkehrs trat.

Innerhalb Deutschlands griffen im Laufe der Jahre *verschiedene Reformen* Platz. Dem reisenden Publikum kam man durch Vergrößerung der Geschwindigkeit der Züge, durch Einstellen von direkten, bequem ausgestatteten Wagen für die bedeutendsten Zugsverbindungen (L- und D-Züge), durch Verbilligung der Personentarife, wie dies z. B. bei Einführung der Kilometerhefte, Landeskarten, Sonntagsfahrkarten sowie Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage zum Ausdruck kam, entgegen. Auch auf den Güterverkehr fanden derartige Bestrebungen durch Verbilligung der Stückguttarife und durch sachgemäße Abkürzungen der Transportzeiten ihre Anwendung. Der ständigen Tarifkommission und Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen, dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten sowie dem deutschen Eisenbahnverkehrsverband fällt hierbei ein Hauptverdienst zu.

Wie innerhalb der Privatwirtschaft, so macht sich auch neuerdings bei unseren Staatsbahnen, zu welchem sich der weitaus größte Teil unserer Bahnen in Deutschland entwickelt hat, ein *Streben nach Zentralisation* bemerkbar. Bezeichnend hierfür ist die am 1. Januar 1897 erfolgte *preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft,* welche durch Vereinfachung des Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsapparates, aber nicht ohne Konzessionen auf anderen Gebieten, für Hessen bedeutende finanzielle Vorteile brachte. Als eine Bestrebung ähnlicher Art muß auch die jetzige Bewegung für eine *Eisenbahnbetriebsmittelgemeinschaft* aufgefaßt werden, welche durch ökonomischere Ausnützung der Betriebsmittel, Neuregelung der Güterumleitungen und Personentarife die Reineinnahmen der einzelnen Eisenbahnen Deutschlands zu heben sucht. In wieweit diese Bestrebungen ihrer Verwirklichung entgegengehen, wird die Zukunft lehren.

Bei der Bedeutung und Ausdehnung, welche die Eisenbahnen heutzutage besitzen, treten die früheren Transportwege und -Anstalten fast ganz in den Hintergrund.

Das *Fuhrwerkswesen* von ehedem ist nahezu verschwunden und kommt heute nur noch in Verbindung mit den Eisenbahnen als Lohnkutschen, Omnibus- und Speditionswesen zum Vorschein.

Digitized by Google

Auch der Verkehr auf den *Landstraßen* mußte den Eisenbahnen mit ihren Einrichtungen für Massentransporte, mit ihrer größeren Geschwindigkeit und Regelmäßigkeit in der Beförderung wie auch in der Billigkeit des Transportes weichen. Auf kurzen Strecken, woselbst die Verladekosten sich im Vergleich zu den Beförderungskosten bedeutend höher stellen, sowie da, wo der Eisenbahnverkehr mit seiner Gebundenheit an Ort und Zeit sich unangenehm und hindernd geltend macht, tritt das Fuhrwerk und neuerdings auch das Automobil in Vereinigung mit der Landstraße in wirksame Konkurrenz mit den Eisenbahnen.

Den *Wasserstraßen* gegenüber mit ihrer Unstetigkeit und Unregelmäßigkeit des Betriebs, mit ihrer geringen Geschwindigkeit, mit ihren hohen Be- und Entladungskosten — weshalb sie sich für den Personen- und kleinen Stückgutverkehr nicht eignen — sind die Eisenbahnen gleichfalls im Vorteil. Dagegen sind die Kanäle für die Beförderung von Rohprodukten und Massengütern, bei welchen es weniger auf die Schnelligkeit als auf die Billigkeit der Transportkosten ankommt, wie geschaffen.

Die *Landwirtschaft* hat durch die Eisenbahnen eine größere Absatzfähigkeit ihrer Produkte erlangt. Örtliche Notstände sind fast ganz beseitigt und der Bezug von billigen Düngemitteln ist gesichert worden.

Der *Handel* hat durch die Erleichterung des persönlichen und schriftlichen Gedankenaustausches eine gewaltige Ausdehnung angenommen.

Der *Industrie* sind die billigen Transportpreise und der hierdurch bedingte Bezug von billigen Brennstoffen und Rohmaterialien zugute gekommen.

Der *Bergbau,* besonders die Förderung von Eisen, Kohlen und Salz, hat einen bedeutenden Aufschwung genommen, zumal die Eisenbahn selbst durch ihren Verbrauch an Eisen und Kohlen einer der besten Kunden geworden ist.

Der *Technik* fällt die Lösung stets neuer Aufgaben zu. Unsere heutige hohe Entwicklung in der Anwendung der Elektrizität, dieser dem Dampf vorauseilenden Kraft, muß in erster Linie der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens zugeschrieben werden.

Digitized by Google

Wenn geltend gemacht wird, daß die Eisenbahnen eine leichte Verbreitung etwaiger Epidemien förderten, so ist dagegen einzuwenden, daß gerade deren rasche Beseitigung oder Eindämmung durch die Eisenbahnen gesichert wird; überhaupt zieht die *Medizin* durch die Beschaffung billiger Arzneimittel, durch die Ermöglichung des Besuches von Kurorten und Heilquellen bedeutenden Nutzen aus den Eisenbahnen.

Schritt für Schritt mit der Verkehrserleichterung des Einzelnen haben auch die verschiedenen *Beziehungen des Staates* zu seinen Untertanen zugenommen. Provinz und Hauptstadt sind einander nähergerückt. Die Steuerkraft des Landes ist direkt und indirekt gehoben worden. Die Eisenbahnen selbst, dieses »Rückgrat unserer Staatshaushalte«, haben alljährlich große Einnahmen abgeworfen. Die Freizügigkeit ist erleichtert. *Wissenschaft und Künste* sind durch die Ermöglichung von Studienreisen, Kongressen und Ausstellungen sehr gefördert worden.

Auch ist im Laufe der Zeit durch günstige Bahnverbindungen die *Reiselust* unter den verschiedenen Völkern sehr gehoben worden, eine Tatsache, die wohl auch zur gegenseitigen Annäherung der Nationen bedeutend beigetragen hat.

Daß die Eisenbahn noch lange nicht an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist, wissen wir alle. Hinsichtlich der Schnelligkeit der Züge, der ökonomischeren Ausnützung der Betriebsmittel und der Verbilligung, Vereinfachung und weiteren Ausgestaltung des Personen- und Güterverkehrs gibt es noch vieles zu tun, damit wir Deutsche, wie in manch anderem, so auch im Betriebe unserer Eisenbahnen stets auf der Höhe der Zeit stehen.

Digitized by Google

II. Betrieb.

Um das Wesen des Eisenbahnbetriebes kennen zu lernen, unternimmt man am besten eine Reise.

Wir machen uns auf den Weg zum *Bahnhof,* der den jeweiligen lokalen Verhältnissen entsprechend entweder in der Mitte oder an der Peripherie des betr. Ortes liegt und sich durch eine einfach gehaltene oder prächtig ausgestattete Fassade seiner nächsten Umgebung anpaßt. Beim Betreten der Bahnhofsvorhalle treffen uns die Blicke der umherstehenden Dienstleute und der amtlichen Gepäckträger, als wollten sie uns gleichsam fragen: »Kann ich mit nichts behilflich sein?« Doch wir haben es uns heute leicht gemacht. Wir eilen an ihnen vorbei, lassen die verschiedenen Automaten links liegen und steuern dem Fahrkartenschalter zu, der durch weithinsichtbare buntfarbige Plakate, welche Bestimmungen für das Publikum enthalten, flankiert ist.

Bevor wir unser Ziel erreichen, müssen wir an der *Gepäckabfertigung* vorüber; wir halten einen Augenblick stille, um den hier herrschenden Verkehr zu überblicken. Unruhig drängen sich die Reisenden am Schalter hin und her. Große Koffer werden von Dienstleuten, Dienern und Hotelburschen herbeigeschafft und auf die Wage gestellt. Nach allen Richtungen innerhalb Deutschlands, nach Österreich, nach der Schweiz, nach Italien, Frankreich und England, kurz nach allen Stationen, für welche direkte Tarife erstellt sind, kann Gepäck, unter teilweiser Gewährung von Freigepäck, aufgegeben werden. Emsig fertigt der Schalterbeamte mittels des Pauseverfahrens die Einschriften in dreifacher Ausfertigung. Die eine, der Stamm, verbleibt zu Rechnungszwecken bei der Abfertigungsstelle, die andere, die Packmeisterkarte, dient als Begleitpapier bei dem Transporte, und die dritte, den Gepäckschein, erhält der Reisende gegen Bezahlung der Fracht bei der Auflieferung ausgehändigt. In dieser Beschäftigung wird der Beamte

Digitized by Google

durch den Wagmeister unterstützt, welcher das Gut abwiegt und ihm die Zahl, das Gewicht und die Bestimmungsstation desselben mitteilt. Zum Schlusse werden die einzelnen Stücke mit einem Zettel, der die Aufgabe- und Bestimmungsstation enthält, beklebt und nach dem Gepäckraum verbracht, woselbst sie nach Zugsrichtungen sortiert, auf Karren verladen werden, um mit der nächsten Gelegenheit nach ihrem Ziele abzugehen. Hier wird auch die Abfertigung der Hunde, Traglasten, Milch, Fahr- und Motorräder, Leichen und Tiere, sofern die letzteren nicht bei der Eilgutabfertigung aufgeliefert werden, — einschließlich der Verrechnung der Desinfektionsgebühr für die einzelnen Tiersendungen, — vorgenommen. Die Vorausbestellung von Fahrkarten und Krankenstühlen, das Mieten ganzer Zugsabteilungen sowie die Umbehandlung von Gepäck wird durch diese Stelle vermittelt und Nachforschungen über Gegenstände, welche in den Zügen liegen blieben, eingeleitet. Oftmals ist mit dieser Stelle der Aufbewahrungsraum für *Handgepäck* verbunden, woselbst die Reisenden gegen eine geringe Gebühr ihr Gepäck der Eisenbahnverwaltung zur Aufbewahrung übergeben können.

Gegenüber der Gepäckabfertigung befindet sich der *Expreßgutschalter*. Hier wird auf Grund von Eisenbahnpaketadressen Expreßgut nach einzelnen Stationen innerhalb Deutschlands abgefertigt. Die Fracht muß bei der Auflieferung entrichtet werden und die Sendung darf mit keinem Geldbetrag belastet sein. Die Beförderung erfolgt teilweise mit Schnell-, teilweise mit Personenzügen. Sofern »bahnlagernd« auf der Adresse nicht vorgeschrieben ist -- jedes Expreßgutstück muß im Gegensatz zum Gepäck mit einer Adresse versehen sein — erfolgt auf der Empfangsstation die Zustellung des Gutes durch die Eisenbahn in die Behausung des Adressaten gegen eine mäßige bahnseitig festgesetzte Taxe.

Wie uns die im Schaltervorraum angebrachte Bahnuhr zeigt, rückt die Ankunftszeit unseres Zuges immer näher und näher, so daß wir endlich an die Lösung einer Karte am *Fahrkartenschalter* denken müssen. Zur rascheren und bequemeren Abfertigung des Publikums sind mehrere Schalter nach Klassen und Zugsrichtungen getrennt errichtet, welche Maßnahme bei größeren Stationen infolge der Mannigfaltigkeit der einzelnen Fahrkartensorten nötig fällt. Außer den gewöhnlichen für die verschiedenen

Digitized by Google

Klassen geltenden Fahrkarten, den Zuschlags-, Militär- und Umwegkarten gibt es noch eine Unmenge Ermäßigungen, für welche teilweise besondere Fahrtausweise erstellt sind. So z. B. Fahrkarten für Kinder unter 10 Jahren zum halben Fahrpreise, Kilometerhefte, Landeskarten, Sonntagskarten, zusammenstellbare Fahrscheinhefte, Zeitkarten, Schülerkarten, Arbeiterwochenkarten, Gesellschaftskarten, Karten für wissenschaftliche Ausflüge und Schulfahrkarten, für Reisen in die Ferienkolonien, für die öffentliche Krankenpflege, für mittellose Kranke, Blinde, Taubstumme und Waisen, für Mitglieder von Krankenkassen, wehrpflichtige Angehörige der Österreich-Ungarischen Monarchie u. dgl. mehr. Da heißt es bei den Schalterbeamten aufgepaßt, denn oftmals ist das Publikum sehr empfindlich und gar zu leicht mit einem Beschwerdebucheintrag bei der Hand.

Wir haben glücklich unsere Fahrkarte erhalten und begeben uns in einen der *Wartsäle,* deren es auf den meisten Stationen zwei gibt. Einen für die Reisenden I. und II. Klasse, den andern für die Reisenden III. Klasse und, soweit eine solche vorhanden ist, auch für die IV. Klasse. In den Wartsälen I. und II. Klasse sind an den Wänden Gemälde und große Spiegel angebracht und die Bänke mit Plüsch u. dgl. überzogen. Die Ausstattung der III. Klasse ist ganz einfach gehalten; die Bänke bestehen aus poliertem Holz. Im Interesse des reisenden Publikums sind in den Wartsälen — auch in den Vorhallen und auf den Bahnsteigen — die Fahrpläne und Postkurse der eigenen Linien sowie die der Nachbarbahnen und Reklamebilder, welche auf den Eisenbahndienst Bezug haben, angebracht. Auch Trinkwasser und Gläser zum Gebrauch für das Publikum fehlen nicht. Die Beleuchtung der Wartsäle und diejenige des ganzen Bahnhofs ist, wie bei allen bedeutenden Stationen, eine elektrische. Direkt an die Wartsäle anschließend befindet sich die *Bahnhofsrestauration.* Hier ist den Reisenden Gelegenheit geboten, Speisen und Getränke in großer Auswahl zu Preisen, welche von der Eisenbahnbehörde festgesetzt sind, einzunehmen.

Doch uns interessiert heute die Bahnhofsrestauration nicht; wir wollen vielmehr den Verkehr auf den Bahnsteigen beobachten, wozu wir um so reichlicher Gelegenheit haben, als der Bahnhofsportier soeben eine viertelstündige Verspätung unseres Zuges ausgerufen hat. Vorher müssen wir jedoch die *Bahnsteig-*

Digitized by Google

sperre passieren, wobei durch Schaffner die Kontrolle der Fahrkarten vorgenommen wird. Auf den einzelnen *Bahnsteigen,* welche durch Fußgängertunnel miteinander in Verbindung stehen, sind inzwischen Züge eingefahren. Gepäckträger, Zugbedienstete und Beamte eilen geschäftig hin und her. Befehle werden erteilt, Signale ausgetauscht. Das Zischen der Lokomotiven verursacht einen ohrenbetäubenden Lärm. Dazwischen ertönen die Rufe der Pförtner und die Aufforderung der Schaffner zum Einsteigen. Neue Züge fahren ein und aus; das gleiche Schauspiel wiederholt sich. Besonders fesseln unsere Blicke die verschiedenartigen *Maschinengattungen.* Da kann man Personenzugsmaschinen sehen, bei deren Bau lediglich die Erzielung einer großen Geschwindigkeit maßgebend ist und welche zu diesem Zweck mit großen Treibrädern ausgestattet sind. Die besten der dieser Klasse angehörenden Vertreter sind wohl die in Baden verwendeten 2 × 5 gekuppelten Schnellzugsmaschinen, welche von Maffei in München erbaut worden sind und bei Probefahrten eine Geschwindigkeit bis zu 144 km pro Stunde erzielt haben. Dort eilen Güterzugsmaschinen mit kleinen Treibrädern vorbei; für ihre Brauchbarkeit ist weniger die Größe der Geschwindigkeit als die Größe der Zugkraft maßgebend. Auch Gebirgsmaschinen, bei denen eine große Leistungsfähigkeit der Kessel und Maschinen verlangt wird, sind hier zu sehen. Für den Verschubdienst innerhalb der Bahnhöfe hat man kleine, leichte Maschinen erbaut. Die Bedienung der einzelnen Maschinen erfolgt durch das Maschinenpersonal — Führer und Heizer —, welches sie vor Antritt jeder Fahrt genau zu untersuchen und dafür zu sorgen hat, daß genügend Wasser, Brenn-, Schmier- und Beleuchtungsmaterial vorhanden ist.

Während dieser Betrachtungen ist die Ankunftszeit unseres Zuges unbemerkt herangekommen. Langsam und majestätisch fährt er in die Bahnhofshalle ein; die Westinghouse-Bremse tritt in Tätigkeit; nun steht er still. Die *Bremsen* haben den Zweck, die Geschwindigkeit der Züge zu regeln und diese selbst nach Belieben zum Stillstand zu bringen. Man unterscheidet Hand- und schnellwirkende Bremsen. Die ersteren kommen gewöhnlich nur bei Güterzügen vor. Die letzteren finden fast ausschließlich im Personenverkehr ihre Anwendung. Besonders die eben genannte Westinghouse-Bremse hat von allen ähnlichen Einrich-

Digitized by Google

tungen bei uns die größte Verbreitung gefunden. Die Wirkung der Bremse erfolgt durch komprimierte Luft. Ihre Bedienung geschieht durch den Lokomotivführer; aber auch von jedem einzelnen Wagen aus (Notbremse) kann sie in Tätigkeit gesetzt werden. Doch nun ist es höchste Zeit zum Einsteigen. Noch ein kurzes Hin- und Herwogen der Massen; der Beamte mit der roten Mütze, welcher für die Aufrechterhaltung der Ordnung auf den Bahnsteigen zu sorgen hat, gibt dem Zugmeister das Abfahrtsignal; ein Pfiff und der Zug fährt davon.

Im Gegensatz zu all dem Durcheinander, wie es auf den Bahnsteigen herrscht, steht die Werkstatt des Betriebes, das *Fahrdienstbureau.* Hier herrscht Pünktlichkeit und Ordnung. Zugmeister kommen und gehen; Schaffner und Bremser erhalten hier ihre dienstlichen Weisungen. Boten eilen hin und her, um Maschinen und Personal für Sonderfahrten zu bestellen. Die Wände des Fahrdienstbureaus sind mit Telephonen, Tabellen, Stationsplänen, Fahrordnungen, graphischen Fahrplänen und Dienstausteilern ringsum tapeziert. Die Schäfte der Arbeitstische sind mit Instruktionen aller Art bedeckt, deren Inhalt der Beamte größtenteils beherrschen muß. In der Ausübung seines Dienstes wird der Fahrdienstbeamte durch die Stellwerke und Blockstationen unterstützt. Schon frühzeitig hat sich, besonders in den großen Bahnhöfen, das Bestreben geltend gemacht, die einzelnen Weichen und Fahrstraßen womöglich in einer Hand zu vereinigen. Hierdurch entstanden die *Stellwerke,* deren es auf größeren Stationen, für die einzelnen Bahnhofsbezirke, mehrere gibt. Die Umstellung der Weichen erfolgt mittels Drahtzügen auf mechanischem Wege durch Hebel. Die Fahrstraßen sind derart angelegt, daß das Stellen der einen das Ziehen der anderen ausschließt. Die Einrichtung der Stellwerke steht mit dem Fahrdienstbureau in engstem Zusammenhang, so daß es im Ermessen des Fahrdienstbeamten steht, die Ein- und Ausfahrt der Züge nach Belieben zu regeln. Als *Fundament des ganzen Fahrdienstes* gilt der Satz, daß kein Zug von einer Station abgelassen werden darf, wenn nicht vorher festgestellt ist, daß der letzte in der gleichen Richtung vorausfahrende Zug die nächste Station oder Blockstation erreicht hat bzw. bei eingleisigen Strecken der Gegenzug eingetroffen ist. Um dies ermitteln zu können, bedient man sich der Einrichtung des Telegraphen, des Telephons oder der Blockapparate. An den letzteren kann durch

Digitized by Google

rote oder weiße Scheibchen jederzeit ersehen werden, ob die Strecke gesperrt ist oder nicht. Ist die Strecke »frei«, so stellt der Fahrdienstbeamte, sobald die Abfahrtszeit eines Zuges herangekommen ist, zusammen mit dem Stellwerkwärter die Signale für die Ausfahrt des Zuges und verständigt mittels des elektrischen Läutewerks das Streckenpersonal und die Nachbarstation von dessen Eintreffen. Dieser Vorgang wiederholt sich Tag und Nacht, jahraus, jahrein bei jedem Zuge.

In nächster Nähe des Fahrdienstzimmers ist gewöhnlich das *Bahntelegraphenbureau,* dem in erster Linie die Übermittlung von Diensttelegrammen, bei welchen die auf den Fahrdienst bezüglichen den Vorrang genießen, sowie die Bedienung der Diensttelephone aber auch die Annahme von Privattelegrammen der Reisenden zufällt.

Während der Ausfahrt des Zuges begegnen wir noch lange den Spuren eines lebhaften Betriebes. Da erblicken wir nicht nur rauchende *Maschinenhäuser* mit ein- und ausfahrenden Maschinen, sondern auch *Drehscheiben* und *Schiebebühnen,* welche zum Drehen und Verschieben von Lokomotiven und Wagen in jeder beliebigen Richtung verwendet werden. Auch *Wasserkrahnen* zum Versorgen der Maschinen mit Wasser und *Niederlagen* von Holz, Kohlen, Petroleum und Schmieröl sehen wir in der Ferne. Vorbei geht die Fahrt an den verschiedenen *Werkstätten,* in welchen die Reparatur der Betriebsmittel stattfindet. Langsam hat sich die Maschine in Bewegung gesetzt, doch rascher und rascher wird ihr Gang; bald wird unser Zug die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde erreicht haben. Die Strecke ist zweigleisig. Wie alle Züge, so fährt auch der unsrige auf dem in der Fahrtrichtung rechts liegenden Gleise. Die Gegend ist uns bekannt; sie bietet uns daher wenig Interesse; um so größere Aufmerksamkeit schenken wir der *Zusammensetzung und inneren Ausstattung unseres Zuges.* Derselbe besteht aus einer Maschine nebst Tender, je einem Pack-, Post- und Speisewagen, aus zwei Wagen I. und II. Klasse und aus drei Wagen III. Klasse. Das sind zusammen 30 Achsen (sechs vierachsige und zwei dreiachsige Wagen). Auf der Maschine befindet sich der Lokomotivführer und der Heizer. Im Packwagen hat der Zugführer, welcher den Zug und das Zugpersonal während der Fahrt zu beauf-

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

sichtigen hat, Platz genommen. Derselbe führt einen Fahrbericht, der außer den An- und Abfahrzeiten alle außergewöhnlichen Vorkommnisse, welche den Zug betreffen, enthält. Der Sitz des Zugmeisters ist gewöhnlich erhöht, da er bei verschiedenen deutschen Bahnen zusammen mit dem Lokomotivführer auf die Stellung der *Streckensignale* zu achten hat. Bildet bei Hauptsignalen der Signalarm zum Signalmast einen Winkel von 45°, so ist die Strecke passierbar; bildet er dagegen einen rechten Winkel, so ist die Strecke gesperrt. Für die Vorsignale bestehen ähnliche Einrichtungen. Bei Nacht werden die Signale durch grünes oder rotes Licht gegeben, wobei grün »freie Fahrt«, rot »Halt« bedeutet. Auch zwischen dem Zugs- und Streckenpersonal kann eine Verständigung durch Flaggen- oder Lichtsignale, durch Knallkapseln und durch Telephon erfolgen. Die einzelnen Bahnstrecken sind in besondere Bezirke eingeteilt, deren Beaufsichtigung dem Streckenpersonale zufällt. Diese Bezirke müssen täglich dreimal begangen und auf ihre betriebssichere Beschaffenheit hin untersucht werden. Dem Zugmeister sind noch beigegeben ein Packer, welchem das Ein- und Ausladen des Gepäcks, Expreßguts und der Dienstsendungen zukommt, mehrere Schaffner, denen die Beaufsichtigung der Personenwagen und die Kontrolle der Fahrkarten zufällt, und ein Wagenwärter, welcher auf dem letzten Wagen, der die Schlußscheiben und Oberwagenlaternen trägt, seinen Platz hat. Bei Güterzügen treten noch die Bremser hinzu, welche gleichfalls dem Zugführer unterstellt sind. Nach dem Packwagen, der noch besondere Abteilungen für große Hunde, welche nicht in die Zugsabteile mit hineingenommen werden dürfen, und für Dienstgeldsendungen sowie einen Abort enthält, läuft der Postwagen, der dem Publikum nicht zugänglich ist. In demselben haben die Beamten der Bahnpost Platz genommen. Die übrigen Wagen des Zuges sind samt und sonders sogenannte Durchgangswagen. Coupéwagen, welche eine Nachahmung der alten Postchaisen bilden, sind im Zuge nicht vorhanden. Der Zugang erfolgt zu den Durchgangswagen am Kopfende; in der Mitte oder an der Seite des Wageninnern befindet sich ein Gang. Die einzelnen Wagen, welche durch Klappbrücken und Faltenbälge als Seitenschutz miteinander verbunden sind, gestatten uns von einem zum anderen zu wandern. Die Wagen III. Klasse sind alle in hellpoliertem Holze gehalten; die der I. und II. sind gepolstert. Auf

Digitized by Google

die Bequemlichkeit der Reisenden ist im weitgehendsten Maße Rücksicht genommen. Toiletten- und Wascheinrichtungen sind vorhanden; Abteilungen für Frauen, Raucher und Nichtraucher sind eingerichtet. Über den Sitzplätzen sind Netze zum Unterbringen von kleinen Gepäckstücken angebracht und an den Wänden befinden sich Haken zum Aufhängen der Kleidungsstücke. Die Fenster, welche zum Schutze gegen die Sonne mit Vorhängen versehen sind, können bequem geöffnet und geschlossen werden. Einrichtungen für Lüftung und Heizung sind vorhanden. Die Regelung des Luftzutritts erfolgt durch Klappen; zur Beheizung finden Wärmflaschen, Ofen-, Luft- und Dampfheizung Anwendung. Ein Thermometer gestattet den Reisenden die im Wageninnern herrschende Temperatur jederzeit abzulesen. Auch die Notbremse fehlt in keinem Abteil. Die Beleuchtung der Eisenbahnwagen erfolgt durch Rüböl, Gas oder Elektrizität. Außer den oben erwähnten Wagen und dem Speisewagen, welchen wir weiter unten beschreiben werden, gibt es noch eine Menge Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung dienen. So z. B. Hofwagen zu Reisen fürstlicher Herrschaften, Salon- und Aussichtswagen, bei denen vor allem auf die Bequemlichkeit der Reisenden Bedacht genommen ist, sowie Schlafwagen mit Betteinrichtungen. Für den Transport von Gefangenen, Kranken, Geisteskranken und Leichen sind teilweise auch besondere Wagen erstellt. Die Gebühren für die Benützung derartiger Wagen sind besonders festgesetzt.

Verschiedene Stationen, deren Namen in großen Buchstaben an dem Stationsgebäude angebracht war, haben wir inzwischen durchfahren. Die diensttuenden Stationsbeamten sind überall in Uniform auf den Bahnsteigen anwesend gewesen, um die Durchfahrt des Zuges zu überwachen.

Das Herumwandern in den einzelnen Wagen hat uns müde gemacht; wir suchen daher den Speisewagen, der einer Privatgesellschaft gehört, auf, um auszuruhen und uns zu erfrischen. Zwei Abteilungen sind vorhanden, eine für Raucher, die andere für Nichtraucher. Wir nehmen an einem der rechts und links vom Mittelgang aufgestellten Tische Platz und verlangen beim Kellner die Speisekarte, deren Preise von der Eisenbahnverwaltung genehmigt sind. Wir bestellen eine Kleinigkeit, die wir sofort bezahlen. Nun können wir mit Muße unsere Beobachtungen

Digitized by Google

wieder aufnehmen. Gleichmäßig zieht eine Telegraphenstange nach der andern, welche die Leitungen der Post und Eisenbahn tragen, an uns vorüber. Kilometerstein folgt auf Kilometerstein, die Entfernungen am Bahnkörper anzeigend; Tafeln, welche die Steigung und Neigung sowie den Halbmesser der Kurven des Gleises und deren Länge uns melden, sind von Zeit zu Zeit angebracht und vervollständigen zusammen mit Wegschranken, Drehkreuzen, Warnungstafeln und Bahnwartshäuschen das Bild, welches wir vom Zuge aus genießen. Dazwischen tauchen ab und zu Einfriedigungen auf, die durch Drahtzäune, hölzerne Schutzgeländer oder lebende Hecken gebildet werden. Über Brücken und Viadukte, über Durchlässe und Verschlußvorrichtungen geht die Fahrt, an Mauern und Erdeinschnitten jagt der Zug vorbei. Auch einen kleinen Tunnel müssen wir passieren. Plötzlich verlangsamt der Zug seine Geschwindigkeit; nun hält er an. Ein interessantes Schauspiel bietet sich unseren Augen dar. Zu unserer Linken huschen *Züge der mannigfaltigsten Art* vorüber; teils sind es fahrplanmäßige, teils außerfahrplanmäßige, wie uns ihre Zusammensetzung zeigt. Zu den ersteren gehören Schnell-, Personen- und Güterzüge sowie einzelne Maschinen. Unter die letzteren faßt man die Sonder-, Arbeits- und Hilfszüge desgl. Hilfslokomotiven und Schneepflüge zusammen.

Zu unserer Rechten erblicken wir eine, durch Signale abgesteckte Umbaustelle, welche uns zur Besichtigung des *Bahnoberbaus* Gelegenheit bietet. Derselbe besteht aus der Bettung, den Schwellen und Schienen nebst dem zugehörigen Kleineisenzeug. Bei der Bettung ist es Haupterfordernis, zwischen die Schienenunterlage und die Krone des Dammkörpers ein Material zu bringen, welches sowohl einen erheblichen Druck als auch heftige Erschütterungen, ohne nachzugeben, ertragen kann und zugleich den Regen leicht hindurchläßt ohne selber Schaden zu nehmen. Hierzu eignet sich am besten Sand, Kies oder Schotter. Den Schwellen fällt die Aufgabe zu, eine solide Befestigungsstelle und Sicherung der Spurweite den Schienen zu bieten. Die letztere beträgt bei Nebenbahnen 0,75—1,00 m; bei Hauptbahnen 1,435 m. Ursprünglich verwendete man Langschwellen, welche die Tragfähigkeit der Schienen unterstützten. Im Laufe der Zeit wurden sie aber durch Querschwellen verdrängt, die anfangs aus Holz später dann aus Eisen hergestellt wurden. Unter Kleineisenzeug

Digitized by Google

— Schrauben, Nägel, Laschen — versteht man diejenigen Teile, welche zur Befestigung der Unterlage und zur Zusammensetzung der einzelnen Schienen dienen. Auf eine sorgfältige Verlegung des Oberbaus ist besonders zu achten, damit Stöße beim Übergang des Rades von einer Schiene auf die andere so viel wie möglich vermieden werden. Diese Stöße entstehen teils aus der ungleichen Schienenhöhe, die sowohl in der Herstellung als auch in der ungleichen Abnützung der Schienenköpfe ihre Ursache hat, teils aus der Aufmontierung der Schienen mit geringen Abständen, welche notwendig fallen, damit die Schienen trotz des Wärmeeinflusses sich nicht aneinander stoßen und dadurch krumm werden. Auch die Verschiebungen des Unterbaues sind auf die Stöße vom Einfluß.

Die Weiterfahrt des Zuges macht unseren Beobachtungen ein Ende. Kurz darauf sind wir *am Ziele* angelangt. Hier herrscht dasselbe geschäftige Leben und Treiben wie bei der Abfahrt. Bahnhofbuchhändler rufen Zeitungen aus; Kellner bieten den Reisenden Erfrischungen an. Wagenrevidenten untersuchen den Zug während des Stationsaufenthaltes auf seinen ordnungsmäßigen Zustand. Ein Schutzmann und eine militärische Wache sind auf dem Bahnsteige anwesend. Richtungstafeln und Plakate sind zur besseren Orientierung der Reisenden angebracht. Sie enthalten die An- und Abfahrtszeiten der Züge und Bestimmungen, welche auf das Publikum Bezug haben. Wir sind inzwischen ausgestiegen und eilen dem Ausgange zu. Unterwegs begegnen uns noch einige Intermezzos. *Reisende werden* dem diensttuenden Stationsbeamten *vorgeführt,* welche teils in einen falschen Zug eingestiegen, teils über den Ort hinausgefahren sind, für welchen ihre Fahrkarte lautet, ohne den Schaffner hiervon rechtzeitig benachrichtigt zu haben; sie müssen die für solche Fälle vorgesehene Taxe entrichten. Klagend eilt eine Dame herbei, die ihr Handtäschchen im Zuge liegen ließ. Sie wird an den Beamten gewiesen, welcher das Fundbureau unter sich hat und über den Verbleib der innerhalb des Bahngebietes verloren gegangenen Gegenstände schriftliche oder telegraphische Nachforschungen anstellt. Bevor wir die Sperre erreichen, führt uns der Weg an der Stationskasse, welche die Kassengeschäfte erledigt, am Bureau des Stationsvorstandes, welches zu besonderen Erwähnungen keinen Anlaß gibt, und an dem Aufenthaltslokal

Digitized by Google

der Rangierer und des Zugspersonales vorbei, einem ziemlich unscheinbaren Bau, dessen Inneres mit Wascheinrichtungen, Kleiderhaken, Ruhebetten und Kochvorrichtungen ausgestattet ist. An der Sperre selbst findet eine nochmalige Kontrolle der Fahrkarten statt; dann treten wir durch den Ausgang, der von Droschken und Hotelwagen förmlich belagert ist, ins Freie.

In kurzer Zeit sind unsere Einkäufe erledigt. Ein Teil der Waren lassen wir uns durch den Kaufmann nach Hause schicken, welcher sie zu diesem Zwecke der *amtlichen Bestätterei* übergibt, die gegen eine geringe bahnamtlich festgesetzte Entschädigung alles weitere veranlaßt. Die übrigen Gegenstände, die wir zu Hause dringend benötigen, lassen wir in unserem Beisein durch einen Dienstmann nach der *Güterabfertigung* bringen, um sie als Eilgut — sie eignen sich infolge ihres Umfanges und Gewichtes nicht zur Aufgabe als Gepäck oder Expreßgut — aufzuliefern.

Auf kleineren Stationen wird der Personen- und Güterverkehrsdienst zusammen versehen. An größeren Plätzen, z. B. hier, sind Personen- und Güterabfertigung getrennt.

Bei unserer Ankunft herrscht vor den Toren der Güterhalle, welche nur innerhalb der Dienststunden geöffnet sind, geschäftiges Leben und Treiben. Die Räumlichkeiten der Güterabfertigung sind getrennt nach abgehenden und ankommenden Gütern in sogenannte Versand- und Empfangshallen; außerdem sind noch besondere Gebäude für das Schalter- und Abfertigungspersonal erstellt. Wir begeben uns nach der *Versandhalle,* wohin der Dienstmann unser Gut verbracht und auf die Wage gestellt hat. Nun wird es verwogen und das Gewicht im *Frachtbrief,* den wir vor der Auflieferung ausgefertigt haben, unter Vergleichung aller darin gemachten Angaben, eingetragen. Diese Angaben erstrecken sich auf Ort und Tag der Ausstellung, auf die Unterschrift des Absenders und den Namen des Empfängers, auf die Versand- und Bestimmungsstation und -bahn, auf den Inhalt und die äußere Beschaffenheit des Gutes sowie auf die Beigabe etwaiger Zoll-, Steuer- und Polizeipapiere. Im weiteren enthält der Frachtbrief noch Vermerke über die Art der Abfertigung d. h. ob die Fracht vom Versender oder Empfänger bezahlt werden soll und ob die Sendung mit einer Nachnahme belastet ist. Der Versender haftet für die im Frachtbrief gemachten Angaben und hat bei unrichtiger Deklaration Konventionalstrafe zu

Digitized by Google

entrichten. Nun wird der Frachtbrief mit dem Zeichen des Annahmebediensteten nebst dem Wiegestempel versehen und das Gut bahnamtlich bezettelt, d. h. es wird mit einem Zettel versehen, in welchem die Aufgabe- und Bestimmungsstation sowie das Datum des Annahmetages verzeichnet ist. Die Annahme von Frachtgut, Eilgut und beschleunigtem Eilgut erfolgt auf die gleiche Art und Weise. Der Unterschied, welcher auch äußerlich im Frachtbrief angedeutet wird, liegt in der Frachtberechnung und in der Art der Beförderung. *Sämtliche Güter müssen* zum Transport *angenommen werden,* wenn sie den geltenden Bestimmungen und allgemeinen Anordnungen der Eisenbahnverwaltungen entsprechen und ihre Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich und nicht durch höhere Gewalt verhindert ist. Der Versand erfolgt nach den zu Recht bestehenden und veröffentlichten Tarifen. Als Zahlungsmittel dienen die gesetzlichen sowie das Gold- und Silbergeld der Nachbarbahnen zum festgesetzten Kurse. Ausgeschlossen sind alle dem Postzwang unterworfenen oder solche Güter, die infolge ihres Umfanges und Gewichts oder sonstigen Beschaffenheit, desgl. aus Gründen der öffentlichen Ordnung sich zum Eisenbahntransport nicht eignen; ferner alle der Selbstentzündung unterworfenen Gegenstände mit Ausnahme der bedingungsweise zugelassenen.

Nach der Annahme wird das Gut bis zur Weiterbeförderung in der Güterhalle eingelagert. Überall, an geeigneten Stellen, sind in derselben Schilde angebracht, auf denen die Namen derjenigen Stationen verzeichnet sind, nach welchen sogenannte *Stückgutwagen* gebildet werden. Diese Stationen sind teils bedeutende Industrieplätze teils Eisenbahnknotenpunkte. Von den letzteren wird das Gut dann weiter behandelt, bis es auf seiner Bestimmungsstation angelangt ist. Die Verladung der Stückgutwagen erfolgt an der Versandhalle, wo sie oftmals in zwei, drei Reihen hintereinander aufgestellt und durch Verladepritschen miteinander verbunden sind. Bei den *Güterwagen,* zu welchen auch die für Viehtransporte besonders eingerichteten Fahrzeuge gehören, unterscheidet man zwei Hauptabteilungen, gedeckte und offene Wagen. Außerdem gibt es noch eine Menge Spezialwagen. Zu den letzteren gehören die Wagen für Bier-, Eis-, Fleisch-, Petroleum-, Trauben-, Spiritus- und Säurebeförderung, desgl. die Kohlen-, Kalk-, Langholz- und Leuchtgaswagen. Auch für den Bahndienst sind be-

Digitized by Google

sondere Wagen erstellt, so z. B. Inspektionswagen und Draisinen für Dienstreisen, Erd-, Kies- und Bahnwagen für die Bahnunterhaltungsarbeiten und Schneepflüge zum Freimachen der Gleise bei Schneeverwehungen. Sämtliche Wagen sind mit Anschriften versehen; dieselben enthalten die Eigentumsverwaltung und die Ordnungsnummer sowie alle sonstigen Vermerke, welche auf die Bauart und Verwendbarkeit der Fahrzeuge Bezug haben. Wie die Untersuchung der Maschinen und Tender von Zeit zu Zeit stattfindet, so werden auch die Wagen einer Revision unterworfen. Hierbei ist das Augenmerk darauf zu richten, daß die Wagen den Vorschriften der Bau- und Betriebsordnung sowie dem Übereinkommen für die gegenseitige Wagenbenützung und den sonstigen technischen Vereinbarungen entsprechen. Spätestens innerhalb drei Jahren nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Untersuchung der Wagen, bei den Personen-, Gepäck- und Postwagen jedoch spätestens nach jeweiliger Zurücklegung eines Weges von 30 000 km, hat die Revision zu erfolgen. Die Zuweisung und Stationierung der Wagen an den einzelnen Orten erfolgt nach Bedarf durch die vorgesetzte Behörde oder durch Stationen, welche hierfür besonders bestimmt sind.

Neben der Versandhalle, nur durch einen kurzen Gang getrennt, befindet sich die *Empfangshalle*. Die angekommenen Güter werden hier aus den Wagen entladen und aufgespeichert bis sie vom Empfänger abgeholt oder, an Orten mit einer amtlichen Bestätterei, von dieser in die Behausung des Adressaten zugeführt werden, sofern eine gegenteilige Verfügung des Bezugsberechtigten nicht vorliegt. Für Zollsendungen und unbestellbare Güter sind besondere Plätze abgeteilt. Feuergefährliche und übelriechende Gegenstände müssen im Freien lagern.

An die Empfangshalle ist eine *Verladerampe* mit Stirnrampe gebaut. An der letzteren werden Möbel- und Künstlerwagen verladen. Die erstere wird bei Tiertransporten benutzt. Hier werden die abgehenden Tiere zusammengetrieben und verladen und die ankommenden Viehwagen entladen und dann der nächsten *Desinfektionsanstalt* zugeführt. Sämtliche Eisenbahnwagen, in welchen Tiere oder Geflügel verladen waren, ebenso alle Gerätschaften, welche bei derartigen Transporten benützt wurden, müssen laut Reichsgesetz desinfiziert werden, um die Verschleppung von ansteckenden Krankheiten des Viehes zu ver-

Digitized by Google

hüten. Zu diesem Zweck erfolgt die Behandlung der Wagen in besonders eingerichteten Anstalten mit heißen Wasserdämpfen oder heißem Wasser. Zur Erhöhung der Wirkung wird dem letzteren oftmals alkalische Lauge, Chlorkalk oder Karbollösung beigemischt. Für die Reinigung der Viehwagen wird vom Empfänger bei der Entladung eine besondere Gebühr erhoben. Ähnliche Einrichtungen, wie die Desinfektionsanstalten sind die *Kyanisieranstalten,* denen die Inprägnierung der hölzernen Eisenbahnschwellen und Telegraphenstangen zufällt.

Von der Verladerampe aus genießen wir einen hübschen Rundblick über das umliegende Bahnhofsgebiet. In allernächster Umgebung münden die Zufahrtsstraßen der *Verladeplätze* für die Wagenladungen. Hier findet die Be- und Entladung der ganzen Wagen durch den Versender und Empfänger bzw. durch deren Beauftragten statt. Ein Platzaufseher hat darüber zu wachen, daß die Wagen innerhalb der vorschriftsmäßigen Zeit behandelt werden. Verladekrahnen aller Art, Holzverlademaschinen, Gleiswagen und Ladeprofile, welche dem Publikum gegen eine geringe Gebühr zur Verfügung stehen, vervollständigen die Ausrüstung der Gleisanlagen.

Die *be- und entladenen Wagen* werden täglich zu bestimmten Zeiten von den einzelnen Gleisen abgeholt, nach Zugsrichtungen verteilt und in die einzelnen Züge stationsweise einrangiert. Dies ist oftmals ein sehr kompliziertes Verfahren, bei welchem die meisten Unglücksfälle im Eisenbahnbetriebe vorkommen. Vor der Zugsabfahrt werden die abgehenden Wagen von den Wagenwärtern auf ihren ordnungsmäßigen Zustand nachgesehen und geschmiert und von Wagenaufschreibern nach Eigentumsmerkmal und Nummer in besondere Nachweisungen aufgenommen, aus welchen jederzeit der Verbleib der einzelnen Wagen zu ersehen ist.

Doch wir müssen endlich unseren Frachtbrief am Schalter abgeben; da keinerlei Beanstandungen vorhanden sind, wird er vom Schalterbeamten mit dem Datumstempel versehen. Der Frachtvertrag ist abgeschlossen und wir verlassen die Güterstelle.

Durch den *Frachtvertrag* werden die Rechte und Pflichten der Eisenbahnverwaltungen und der Versender bzw. Empfänger festgesetzt. Bis die Frachtbriefe am Bestimmungsorte angelangt sind, haben sie noch eine mannigfaltige geschäftliche Behandlung zu erfahren. Zuerst erfolgt die Festsetzung der Frachtkosten auf

Digitized by Google

Grund der Tarife; hierauf werden die Briefe in den verschiedenen Hilfskassenbüchern vermerkt und dann in ein Versandbuch eingetragen, dessen Geld- und Gewichtsspalten am Ende des Monats addiert und zur Prüfung und weiteren Behandlung der vorgesetzten Güterkontrolle vorgelegt werden.

Auf der Empfangsstation findet eine ähnliche rechnerische Behandlung statt. *Fehlende Güter* werden durch die Empfangsstation reklamiert; überzählige überzählig gemeldet. Als Zentralstelle für derartige Unregelmäßigkeiten dient die Güterausgleichstelle in Berlin, welche dieses Geschäft bei einem großen Teil der deutschen Eisenbahnen wahrnimmt. Bei *beschädigten* oder fehlenden *Gütern* wird der Tatbestand aufgenommen und etwaige Reklamationen auf Grund der Verkehrsordnung erledigt.

Hunderttausende von Arbeitern und Beamten sind alltäglich bei uns in Deutschland im Eisenbahnbetriebe beschäftigt, der ihnen einen gesicherten Unterhalt bietet. Diese Tatsache, zusammen mit dem Nutzen, den alle Gesellschaftsklassen direkt und indirekt aus den Eisenbahnen ziehen, macht diese Unternehmung zu einer sozialen Einrichtung allerersten Ranges, über deren Wohl und Wehe nicht nur der Staat, sondern auch jeder einzelne Bürger, unter Beiseitesetzung aller Sonderbestrebungen wachen muß.

Digitized by Google

III. Organisation.*

Die *Verwaltung der Eisenbahnen* entwickelte sich rasch aus ihren Anfängen zu einer Organisation, ähnlich der heutigen. In der Art der Verwaltung herrschte früher schon gerade so wie in der Gegenwart eine große Mannigfaltigkeit. Trotzdem lassen sich alle Verwaltungsmaximen auf ein allgemeines System zurückführen, das die Grundsätze für die einzelnen Verwaltungzweige enthält. Die Zentralstelle der eigentlichen Verwaltung ist das Direktorium, auch Direktion, Generaldirektion, Zentraldirektion oder Zentralinspektion genannt. Im Direktorium, über welchem bei Privatbahnen der Verwaltungsrat, bei Staatsbahnen das Ministerium steht, finden drei Faktoren ihre Vertretung: die Betriebsleitung, die technische Leitung und die Buchführung mit dem Kassenwesen. Dies sind die Grundpfeiler der ganzen organischen Einrichtung einer Eisenbahnverwaltung. Bei Privatbahnen liegt dieselbe mehr in Händen von Kaufleuten, bei Staatsbahnen wird sie von geprüften Beamten versehen. Den einzelnen Direktionen sind die Inspektionen des äusseren Dienstes unterstellt, denen dann wieder die Beaufsichtigung der einzelnen Stationen zukommt.

Je nach dem Umfange des Verkehrs fällt diesen *Stationen* eine größere oder geringere Bedeutung bei. Sie werden hiernach in verschiedene Klassen eingeteilt. Die Vorstände derselben, welche teilweise mit Disziplinargewalt ausgestattet sind, haben die Beaufsichtigung des gesamten Stationsfahr-, Abfertigungs- und Telegraphendienstes wahrzunehmen. Auch haben dieselben für die Erledigung der Korrespondenz und ordnungsgemäße Abwicklung des Stationkassen- und Rechnungswesens Sorge zu tragen. Zu

* Ein Unterschied in der Darstellungsweise dieses Abschnittes gegenüber den beiden vorhergehenden mußte insofern eintreten, als die hier behandelte Materie die Anführung von Gesetzen und Verordnungen teils im Original, teils im Auszug bedingt.

Digitized by Google

ihrer Entlastung sind ihnen, je nach dem Geschäftsumfange der einzelnen Stationen, eine Anzahl von Beamten und Bediensteten zugeteilt, welche den Dienst einschließlich der Ausübung der Bahnhofpolizei nach den allgemeinen Vorschriften und den von der vorgesetzten Behörde erlassenen besonderen Bestimmungen wahrzunehmen haben.

Hinsichtlich der ordnungsgemäßen Ausführung des Dienstes auf den Stationen ist der jeweilige Dienstvorstand verantwortlich. Derselbe hat für sein unterstelltes Personal einen Dienstplan festzusetzen, aus welchem jederzeit ersehen werden kann, was für Dienstobliegenheiten dem einzelnen übertragen sind. Eine größere Anzahl solcher Stationen werden zu einem Bezirke vereinigt, an dessen Spitze ein *Inspektor* steht.

Diesem Beamten ist die Leitung und Überwachung des Betriebs- und Verkehrsdienstes innerhalb seines Bezirkes übertragen. Er hat den Fahrdienst nach den allgemeinen Vorschriften sowie nach den von der vorgesetzten Behörde erlassenen besonderen Bestimmungen teils zu beaufsichtigen, teils selbständig zu leiten und bei außerordentlichen Vorkommnissen, wie Betriebsstörungen, Massenverkehr u. dgl., entsprechende Anordnungen zu treffen. Der Bezirksbeamte hat ferner darüber zu wachen, daß genügende Einrichtungen zur Bewältigung des gesamten Verkehrs vorhanden sind und die Beaufsichtigung des Güterwagenumlaufs wahrzunehmen. Die Festsetzung der Löhne der Arbeiter, soweit dies nicht anderweitig geregelt ist, teilweise auch deren Aufnahme und Entlassung, die Uniformangelegenheiten, die Bahnhofsfeuerwehr, die Erledigung von Reklamationen aus dem Personen-, Güter- und Telegraphenverkehr bis zu einer gewissen Höhe, die Erkennung von Bahn-, Dienstpolizei- und Konventionalstrafen, die Erwirkung von Zahlungsbefehlen bei Schulden aus der Verkehrsordnung sowie die Erteilung von Urlaub und Freifahrtscheinen fällt gleichfalls diesem Bezirksbeamten zu. Auch hat derselbe mit den Verkehrsinteressenten in Verbindung zu treten und, wenn tunlich, deren Wünsche und Beschwerden zu berücksichtigen. Ferner ist ihm noch die Beaufsichtigung des Stations- und Zugpersonals übertragen. Die Bezirksvorstände gehen teils aus der Reihe der Techniker, teils aus derjenigen der Verwaltungsbeamten hervor. Sind Techniker die Leiter der Bezirke, so ist ihnen neben dem Betriebs- und Verkehrsdienst noch der Bahnbau- oder ma-

Digitized by Google

schinentechnische Dienst mitübertragen. Stehen Verwaltungsbeamte an der Spitze der Bezirke, so werden besondere Beamte zur Leitung des technischen Betriebsdienstes ernannt.

Der *bahnbautechnische Dienst* umfaßt die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betrieb befindlichen Bahnstrecken nebst allen dazu gehörigen baulichen Anlagen, die Fürsorge für den betriebssicheren Zustand der Bahn und für die ausreichende Bewachung und Kontrollierung derselben; ferner die Ausführung der Erneuerungs- und Erweiterungsbauten der Bahn und Bahnhöfe sowie die Wahrung des Grundeigentums, die Vergebung von Lieferungen und Arbeiten bis zu einer gewissen Höhe einschliesslich der Überwachung des unterstellten technischen und Streckenpersonals.

Der *maschinentechnische Dienst* erstreckt sich auf die Fürsorge für den betriebssicheren Zustand und die bestimmungsgemäße Verwendung des Fahrmaterials und der für den Dienst erforderlichen maschinellen Einrichtungen sowie auf die Leitung und Beaufsichtigung des technischen Teiles des Fahrdienstes und des Bezirkswerkstättedienstes, auf die Vergebung von Lieferungen und Arbeiten bis zu einer gewissen Höhe einschließlich der Beaufsichtigung des im maschinentechnischen Dienste verwendeten Personals.

Die einzelnen Bezirksbeamten erhalten ihre Weisungen von der vorgesetzten *Direktionsbehörde,* welche gewöhnlich aus einem Kollegium von technischen und Verwaltungsbeamten, mit einem Direktor an der Spitze, besteht. Je nach dem Umfange des Verkehrs werden die Direktionsgeschäfte in besonderen Abteilungen selbständig erledigt. Die hauptsächlichsten derselben sind die Verwaltungsabteilung, die Betriebsabteilung, die Verkehrsabteilung und die Rechnungsabteilung. Zur Bearbeitung der innerhalb der einzelnen Abteilungen aufkommenden Geschäfte sind ihnen besondere *Hilfsbeamte* oder besondere *Zentralstellen* zugeteilt, welche die Eigenschaft selbständiger Stellen im dienstlichen Verkehr besitzen. Zu diesen Stellen gehören die Verwaltung der Werkstätten, die Eisenbahnmagazine, die Eisenbahnhauptkasse und die Kontrollen für den Personen-, Güter- und Wagenverkehr. Die dienstliche Bezeichnung dieser Stellen ist bei den einzelnen Eisenbahnnetzen verschieden.

Digitized by Google

Der *Werkstätteverwaltung* fallen die größeren Arbeiten am Transportmaterial und an den Maschinen des Eisenbahnbetriebes zu. Ferner hat sie die Übernahme von neu angeschafftem Transportmaterial, die Revision und laufende Unterhaltung der Güterwagen zu besorgen.

Für die Beschaffung und Abgabe derjenigen Materialien und Gerätschaften, welche zum Zweck des Baues, der Unterhaltung und des Betriebs der Eisenbahnen in Vorrat zu halten sind, ebenso für die Sammlung, Wiederabgabe oder Verwertung der unbrauchbar oder ganz abgängig von den festen Anlagen oder dem Inventar ausgeschiedenen Gegenstände ist die *Verwaltung der Eisenbahnmagazine* bestellt. Dieselbe hat über den Stand, Ab- und Zugang dieser Vorräte rechnungsmäßigen Nachweis zu führen. Ausserdem ist dieser Zentralstelle die Beschaffung und Verwaltung der Dienstkleider, der Betrieb der Kyanisieranstalten, die Sammlung und Verwertung der herrenlosen Gegenstände sowie die Aufstellung der bezüglichen Rechnungsnachweise übertragen.

Der *Eisenbahnhauptkasse* ist das gesamte Kassenwesen des Eisenbahnbetriebes und dessen Rechnungsführung unterstellt. Sie hat direkt oder durch Vermittlung der Lokalstellen sämtliche Einnahmen des Eisenbahnbetriebes einzuziehen und in gleicher Weise alle Ausgaben desselben zu bestreiten. Die Tätigkeit der Lokalstellen bezüglich des Kassen- und Rechnungswesens ist hiernach auf die Elementarerhebung und Verrechnung sowie auf den Vollzug der Aufträge der Hauptkasse beschränkt. Über Erhebung und Verwendung hat die Hauptkasse Buch und Rechnung zu führen und letztere zur Prüfung und Verbescheidung der Oberrechnungsbehörde des Landes vorzulegen. Mit der Eisenbahnhauptkasse ist öfters, z. B. in Baden die Eisenbahnbaukasse verbunden, welche die gesamte Kassen- und Rechnungsführung bezüglich des zu Lasten der Eisenbahnschuldentilgungskasse zu bestreitenden Aufwandes für Neubauten und Ergänzungszulagen zu besorgen sowie die Betriebskrankenkasse und Arbeiterpensionskasse zu verwalten hat.

Der *Personenverkehrskontrolle* ist die technische Prüfung über die gesamten Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Milch-, Leichen-, Fahrzeuge- und Tierverkehr sowie die Aufstellung der Abrechnungen mit anderen Bahnverwaltungen für derartige Einnahmen übertragen.

Digitized by Google

Der *Güterverkehrskontrolle* liegt die Prüfung und Verbescheidung der Elementarrechnungen über die Gütertransportgefälle, sowie die Aufstellung der Abrechnungen mit anderen Bahnverwaltungen über den Güterverkehr ob.

Die *Wagenkontrolle* verfügt über die Zuteilung der Güterwagen nebst Zubehör und besorgt die Abrechnungen mit anderen Bahnverwaltungen über die gegenseitige Wagenbenützung sowie die aus Wagenbeschädigungen und Fahrdienstleistungen erwachsenden Abrechnungsgeschäfte. Derselben liegt ferner die Kontrolle über die Leistungen der Wagen und die Führung statistischer Nachweise über die Bewegung der Wagen ob.

Von den Hilfsbureaus, welche zur Bearbeitung der Tarif- und Drucksachen, der Reklamationen, der fahrdienstlichen und technischen Angelegenheiten, sowie der Statistik und des Rechnungswesens dienen, sei nur noch das *Zentralbureau* erwähnt, welchem der Schriftwechsel mit dem Publikum, sofern er nicht Rechnungssachen oder andere Ressorts betrifft, zufällt. Die Registratur, in welcher alle bedeutenden Schriftstücke nach einer besonderen Registraturordnung geheftet und aufbewahrt werden, die Direktionsbibliothek, das Inventar, die Expedition sowie die Redaktion der Verordnungsblätter ist gleichfalls dieser Stelle zugewiesen. Hier findet auch die Bearbeitung der Personalsachen statt.

Die *rechtliche Stellung der Staatseisenbahnbeamten* richtet sich nach den jeweiligen Landesgesetzen. Hiernach unterscheidet man landesherrliche oder unwiderrufliche, welche lebenslänglich, etatmäßige, welche auf vierteljährliche Kündigung, oder nicht etatmäßige Beamte, welche auf jederzeitigen Widerruf hin, aufgenommen sind. Die pensionsberechtigten Beamten rangieren hinsichtlich der Pensions- und Hinterbliebenenfürsorge mit den übrigen Staatsbeamten des betreffenden Landes. Auf diejenigen Eisenbahnbeamten und -bediensteten, welche nicht pensionsberechtigt sind, finden die Wohltaten der *Unterstützungsvereine* ihre Anwendung. Hierher gehören auch die Sterbekassen, welche für das gesamte Eisenbahnpersonal errichtet sind. Diese Anstalten werden zwar von den Eisenbahndirektionen verwaltet, und unterstützt, doch fällt ihnen wesentlich der Charakter einer Privatanstalt zu. Im weiteren genießen sämtliche Beamte und Bedienstete des äußeren Dienstes für sich und ihre Angehörigen eine kostenfreie bahnärztliche Behandlung. Auch ihre Dienst- und

Digitized by Google

Ruhezeit ist durch die Bundesregierungen geregelt. Für Beamte, welche infolge von Betriebsunfällen dienstunfähig geworden sind, ist besondere Fürsorge getroffen. Bei Todesfällen erhalten ihre Hinterbliebenen außer Sterbegeldern auch noch Wittwen-, Waisen- u. dgl. -renten zuerkannt. Von den Eisenbahnverwaltungen wurden Spar- und Vorschußvereine gegründet, die Lieferung von Dienstkohlen zum Selbstkostenpreis für den Hausbedarf in die Wege geleitet, Badeanstalten, Invaliden- und Genesungsheime sowie Lungenheilanstalten erbaut, welche den Beamten, Bediensteten und Arbeitern teils unentgeltlich, teils gegen eine geringe Entschädigung zugänglich sind.

Die *Stellung der Arbeiter* wird gewöhnlich durch Vertrag geregelt. Auf die Arbeiter und ihre Angehörigen finden die Bestimmungen der allgemeinen Krankenkasse sowie diejenigen der Invaliditäts- und Altersversicherung ihre Anwendung. Ferner genießen die Arbeiter in Notfällen durch pekuniäre Unterstützungen von seiten der Verwaltungen ein großes Entgegenkommen. Auch werden bei verschiedenen Direktionen gefütterte Schuhe, wasserdichte Joppen und warme Dienstmäntel leihweise an die Arbeiter abgegeben. Durch die Erstellung von Kantinen, durch Verabreichung von warmen Getränken während der Winterszeit und durch Einrichtungen zum Kochen in den Aufenthaltslokalen und während der Fahrt sucht man die aus dem Betrieb sich ergebenden Mißstände zu lindern.

Für die Beamten und Bediensteten der Privatbahnen kommen diese Vergünstigungen nur teilweise in Betracht.

Zur Unterstützung der Direktionen in Verkehrsfragen dient der *Eisenbahnrat,* welcher eine Vereinigung von Vertretern sowohl der Land- und Forstwirtschaft als auch der Industrie und des Handelsstandes darstellt.

Die einzelnen Eisenbahndirektionen sind dem *Ministerium* des betreffenden Landes unterstellt. Besondere Eisenbahnministerien gibt es jedoch nicht. Dieser Geschäftszweig wird vielmehr einem der vorhandenen Ministerien angegliedert. Dem Ministerium steht die Herausgabe und Änderung der Vorschriften für den Dienst und für die Beamten zu. Auch kommt ihm die Ernennung, Anstellung und Versetzung des Vorsitzenden und der Mitglieder der Direktion, soweit dies nicht durch den Landesherrn geschieht, desgl. die der Vorstände und ständigen Hilfsarbeiter der Betriebs-

Digitized by Google

ämter und Baukommissionen, sowie die der höheren Beamten überhaupt, zu. Das Ministerium entscheidet endgültig über alle solche Beschwerden, welche gegen die Verfügungen und Beschlüsse einer Direktion erhoben werden. Ihm stehen die Genehmigung von Bauausführungen, die Anschläge von Spezialbauwerken, die Eröffnung des Betriebes auf fertiggestellten Bahnstrecken, die Genehmigung der Normalsätze für die Besoldung der beim Bau beschäftigten Beamten, sowie die Gewährung von Remunerationen und Unterstützungen über 300 Mark, zu. Es ist zum Abschluß freihändiger Lieferungen für Oberbaumaterialien und Betriebsmittel, desgl. zur Zuschlagserteilung in öffentlichen Submissionen bis zu einer festgesetzten Höhe ermächtigt. Die Genehmigung zur Einstellung des Betriebs und Änderung desselben für Nebenbahnen, die Festsetzung des Fahrplans und seine Änderungen, sofern durch sie die Zahl und Gattung der Züge berührt wird, sowie die Entscheidung bei Streitfällen zwischen der Post- und Eisenbahnverwaltung ist dieser Stelle übertragen. Die Festsetzung und Änderung der Tarife, sowie die Genehmigung zu wichtigen Änderungen in der Konstruktion der Fahrbetriebsmittel und mechanischen Einrichtungen kommt gleichfalls dem Ministerium zu. Innerhalb des Landes ist das Ministerium an die durch die Regierung und Volksvertretung erlassenen Gesetze gebunden. Der *Volksvertretung* gegenüber hat das Ministerium über alle getroffenen Anordnungen Rechenschaft zu geben und ihr ein Budget über alle die Eisenbahn betreffenden voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben für einen bestimmten Zeitraum zur Bewilligung vorzulegen.

Dem Reiche steht allen Bahnen Deutschlands gegenüber ein Aufsichtsrecht zu. Ähnlich wie bei den Landtagen kommt auch dem Reichstag die Bewilligung und Verbescheidung des Budgets für die Reichseisenbahnen zu. Der Bundesrat wählt u. a. auch aus seiner Mitte einen dauernden Ausschuß für die Bearbeitung des Eisenbahnwesens innerhalb Deutschlands. Ein Reichseisenbahngesetz gibt es bei uns nicht; doch sind im Interesse des Eisenbahnverkehrs eine Reihe von Verordnungen und Gesetzen von Reichswegen erlassen worden, welche sowohl das Verhältnis der Eisenbahnen untereinander wie auch deren Beziehungen zur Militär-, Post-, Telegraphen-, Steuer-, Zollverwaltung und Statistik regeln.

Digitized by Google

Was das *Verhältnis zur Militärverwaltung* betrifft, so haben die Eisenbahnen neben ihrem Wagenpark auch die für die Beförderung von Mannschaften und Pferden erforderlichen Ausrüstungsgegenstände vorrätig zu halten und den Transport der gesamten bewaffneten Macht nebst Zubehör im Krieg und Frieden zu bewerkstelligen. Im Kriegsfalle kommt ihnen noch die Herausgabe ihres Personals, sowie die des Materials zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen zu. Die Beförderung der Militärtransporte auf der Eisenbahn erfolgt gegen eine mäßige Vergütung, welche vom Bundesrat festgesetzt wird. Im Mobilmachungsfalle werden die Beamten und Bediensteten der Eisenbahnverwaltung, soweit sie zum geordneten und gesicherten Betriebe unbedingt notwendig sind, dauernd oder vorübergehend zurückgestellt.

Alle versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe, sowie alle Zeitungen politischen Inhalts — den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes ausgenommen —, welche öfters als einmal wöchentlich erscheinen und gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit Postanstalt des In- oder Auslandes befördert werden, sind dem Postzwang unterworfen und von der Annahme durch die Eisenbahn ausgeschlossen. Die *Postverwaltung* kann verlangen, daß in jedem regelmäßig verkehrenden Zuge ein von ihr gestellter Postwagen gegen eine geringe, kilometrisch zu berechnende Gebühr befördert wird. Ferner kann sie gegen eine geringe Entschädigung die Gestellung einer besonderen Wagenabteilung für Postzwecke sowie die unentgeltliche Mitnahme von Briefbeuteln im Packwagen unter Aufsicht des Eisenbahnpersonals verlangen. Reicht ein Postwagen in einem Zuge nicht aus, so hat die Eisenbahn auf Verlangen der Postverwaltung gegen besondere Vergütung einen weiteren Wagen einzustellen. Die Beförderung der Sendungen im Postwagen geschieht von der Eisenbahn teils unentgeltlich, teils gegen eine geringe Entschädigung, welche nach dem Gewichte und für das Achskilometer berechnet wird. Die Erbauung und Unterhaltung der Postwagen, sowie die Beschaffung der erforderlichen Postdienst- bzw. Dienstwohnungsräume hat die Eisenbahnverwaltung auf Kosten der Postverwaltung vorzunehmen. In Bayern und Württemberg sind die Beziehungen zwischen Post und Eisenbahn durch eigene Landesgesetze geregelt.

Hinsichtlich der *Telegraphen*-Linien ist die Eisenbahn ver-

Digitized by Google

pflichtet, die Benützung ihres außerhalb des Bahnprofils belegenen Grund und Bodens unentgeltlich zu gestatten, ev. ihre eigenen Verkehrseinrichtungen zur Verfügung zu stellen. Außer den, auf den Eisenbahnbetriebsdienst bezüglichen Telegrammen, welche allen anderen gegenüber in der Beförderung den Vorzug genießen, können auch Privattelegramme von den Bahnstationen angenommen werden. Besteht eine Telegraphenanstalt nicht an dem betreffenden Orte, so ist die Telegrammannahme durch die Eisenbahn eine unbeschränkte. Ist dagegen ein Postamt am Platze vorhanden, so erstreckt sich, innerhalb dessen Dienststunden die Annahme von Telegrammen bei der Eisenbahn nur auf durchreisende Personen. Findet die Beförderung von Telegrammen, welche der Eisenbahn übergeben werden, ausschließlich auf deren Leitungen statt, so fällt die ganze Telegrammgebühr der Eisenbahn zu; andernfalls wird sie zwischen der Post und Eisenbahn geteilt.

Die Eisenbahnverwaltung ist der *Zollbehörde* gegenüber, ähnlich wie der Post, verpflichtet, auf den Zollabfertigungsstellen die für die zollamtliche Behandlung und Niederlage, sowie die sonstigen im Interesse der Zollbehörde nötig fallenden baulichen Anlagen zu erstellen. Den Zollbeamten ist es gestattet, bei Ausübung ihres Dienstes die Bahnanlagen zu betreten, von den Frachtbriefen Einsicht zu nehmen und Wagenzüge so lange zurückzuhalten, als deren Zollbehandlung in Anspruch nimmt. Beim Eingang an der Grenze unterliegen alle Gegenstände der Zollkontrolle. Die Eisenbahn ist auf den Grenzstationen verpflichtet, die ihr vom Auslande zugehenden Waren dem Zollamte vorzuführen, welches sie teils in freien Verkehr setzt, teils mittelst Zollbegleitschein I, II oder Durchfuhrschein einem anderen Zollamt zur Erledigung überweist. Die Auswirkung der Zollpapiere geschieht gewöhnlich durch die Eisenbahnverwaltung, welcher auch die Pflicht zufällt, für die Nichtbeschädigung des Zollverschlusses sowie für die zollamtliche Erledigung vor Auslieferung des Gutes Sorge zu tragen. Für die Abfertigung des Reisegepäcks an den Grenzzollämtern sind im Interesse des reisenden Publikum bedeutende Vereinfachungen der Zollformalitäten vorgesehen.

Denjenigen Sendungen, welche auf Grund eines *Reichssteuergesetzes* der Steuerkontrolle, der Übergangsabgabe oder den

Digitized by Google

direkten Steuern unterworfen sind, müssen während des Eisenbahntransportes die vorgeschriebenen Abfertigungspapiere beigegeben sein. Bei der Annahme derartiger Sendungen hat die Eisenbahn hierfür Sorge zu tragen.

Um zuverlässige Angaben über die Bewegungen des Verkehrs zu gewinnen und diese Ergebnisse im Interesse von Handel, Industrie und Landwirtschaft auszunützen, ist es Vorschrift, daß alle Waren, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchgeführt werden, den Grenzzollbeamten nach Gattung, Menge, Herkunfts- und Bestimmungsland durch einen sogenannten *statistischen Schein* anzumelden sind. Befreit von dieser Anmeldung sind alle Gegenstände, welche für den eigenen Gebrauch dienen sowie zollfreie Waren im Gewicht von 250 Gramm und weniger. Die Ausstellung des Scheines liegt dem Absender ob. Bei der Annahme derartiger Sendungen muß die Eisenbahn für die Beigabe des Ausfuhrscheines Sorge tragen. Sofern der Absender weder im deutschen Zollgebiet, noch in den Zollanschlüssen wohnt, ist der Eisenbahn die Ausstellung dieses Scheines gestattet.

Unter Bezugnahme auf *Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung*, wonach die deutschen Eisenbahnen nach gleichen Grundsätzen anzulegen, auszurüsten und wie ein einheitliches Netz mit übereinstimmenden Betriebseinrichtungen zu verwalten und jederzeit in einem die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande zu halten sind, hat der Bundesrat verschiedene Verordnungen erlassen. So z. B. die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Die *Eisenbahnbau- und Betriebsordnung* enthält die Vorschriften über Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn, über Zustand, Unterhaltung und Untersuchung der Betriebsmittel, sowie solche für die Handhabung des Betriebes. Ferner sind darin noch die Bestimmungen für das Publikum, soweit es mit der Bahn und ihren Anlagen in Berührung kommt, sowie die Vorschriften für die Ausübung der Bahnpolizei, aufgenommen. Hiernach hat das Publikum den allgemeinen Anordnungen, welche von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes und für den Bahnverkehr getroffen werden, nachzukommen und den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen, mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen

Digitized by Google

Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Beamten und Bediensteten Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen werden bestraft.

In der *Signalordnung* ist die Art der Abgabe der innerhalb des Eisenbahnbetriebes nötig fallenden Signale in einheitlicher Weise festgesetzt. Dies sind Signale, welche zur Verständigung der einzelnen Stationen und Posten auf der Strecke über den Lauf der Züge dienen, Signale, mit welchen von den Zügen aus dem Streckenpersonale Mitteilungen gemacht werden, Signale, welche dem Lokomotivführer die Einfahrt in den Bahnhof gestatten oder verbieten und endlich Signale, welche zur Verständigung des Zugspersonals untereinander sowie zwischen Reisenden und Zugsbeamten dienen; hierher gehören auch noch die Signale zur Verständigung des Stations-, Lokomotiv-, Weichen- und Rangierpersonals über bevorstehende Zugs-Aus- und Einfahrten, über Rangierbewegungen u. dgl. Die Signale können akustische oder optische, Tag- oder Nachtsignale sein und von Hand aus oder durch mechanische bezw. elektrische Vorrichtungen gegeben werden.

Die *Befähigung zum Eisenbahnbetriebsbeamten* ist vom Bundesrat durch die Vorschriften über die Einhaltung der Altersgrenze beim ersten Diensteintritt, über Hör- und Sehvermögen sowie über die geforderte Gesundheit und Gewandheit, sowie Dienst- und Fachkenntnisse des Bewerbers gleichfalls festgesetzt.

Zur Erleichterung des Übergangs von rollendem Material zwischen Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich-Ungarn, Schweiz, Belgien, Serbien, Griechenland, Luxemburg, Dänemark, Schweden, Norwegen und Rußland (Warschau-Wiener Bahn) ist ein *Übereinkommen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen* getroffen worden. Entspricht das Rollmaterial den vereinbarten Bestimmungen und Maßen, so darf es aus Gründen seiner Bauart vom internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden.

In *Artikel 45 der Reichsverfassung* wurde festgesetzt, daß auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements einzuführen sind. Zur Verwirklichung dieser Bestimmung wurde vom Bundesrat die *Eisenbahnverkehrsordnung* erlassen, welche auf die dem öffentlichen Verkehr dienenden Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands, die Kleinbahnen ausgenommen, Anwendung findet. Für den internationalen Ver-

Digitized by Google

kehr besitzt die Verkehrsordnung nur insoweit Gültigkeit, als derselbe nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist. Die Verkehrsordnung enthält die Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern, sowie über die bei derartigen Transportleistungen sich gegenseitig zwischen Eisenbahn und Publikum ergebenden Pflichten und Rechte. Auch das *Handelsgesetzbuch* des Deutschen Reiches befaßt sich eingehend mit dem Frachtgeschäft der Eisenbahn und behandelt ausführlich die Beförderung von Gütern und Personen auf derselben. Der Verkehr mit dem Auslande wird durch ein *internationales Eisenbahnfrachtrecht* mit Gesetzeskraft geregelt. Dasselbe bestimmt, unbeschadet des inneren Rechts der einzelnen Länder, die Rechtsverhältnisse sowohl zwischen Eisenbahn und Publikum als auch zwischen den Eisenbahnverwaltungen untereinander bei allen Sendungen, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete des einen vertragschließenden Staates in das Gebiet des anderen vertragschließenden Staates befördert werden. Einem Zentralamt in Bern, das alle auf das internationale Transportwesen Bezug nehmenden wichtigen Nachrichten in einer allmonatlich erscheinenden »Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport« veröffentlicht, ist die Geschäftsführung übertragen.

Durch das *Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetz* wird die Verbindlichkeit der Eisenbahn zum Schadenersatz für die innerhalb ihres Gebietes herbeigeführten Tötungen und Verletzungen festgesetzt. Dies ist um so notwendiger geworden, als der Eisenbahnbetrieb trotz aller Vorsicht sowohl für die in ihm beschäftigten Beamten und Bediensteten als auch für das mit der Eisenbahn und ihren Anlagen in Berührung kommende Publikum mancherlei Gefahren und Unfälle mit sich bringt.

Hatten sich die bisherigen Verordnungen und Gesetze mehr oder minder mit den Pflichten der Eisenbahn befaßt, so folgen nun diejenigen zu ihrem Schutze.

Das *Strafgesetzbuch* des deutschen Reichs enthält verschiedene Strafbestimmungen, welche sich auf Handlungen beziehen, die eine Gefährdung oder Beschädigung der Bahnanlagen, Betriebsmittel oder des Betriebes selbst im Gefolge haben. Auch die »Unzulänglichkeit der *Pfändung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln*« ist gesetzlich festgelegt. Hiernach sind die Fahrbetriebsmittel,

Digitized by Google

welche zur Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr dienen, von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur Ausscheidung aus demselben der Pfändung nicht unterworfen. Bei ausländischen Eisenbahnen findet diese Bestimmung nur insoweit Anwendung, als die Gegenseitigkeit verbürgt und sie dem internationalen Übereinkommen nicht entgegensteht. Hier sei auch das im *bürgerlichen Gesetzbuch* begründete Recht der Eisenbahnen erwähnt, herrenlose Gegenstände, welche in ihrem Bereiche aufgefunden werden, zu versteigern.

Soweit die Landespolizeibehörde die *Polizei-, Sanitäts-* und *Veterinärvorschriften* in den einzelnen Staaten nicht ausübt, werden sie vom Reiche wahrgenommen. Hierher gehört das *Dynamitgesetz,* welches sich gegen den verbrecherischen und gemeingefährlichen Gebrauch von Sprengstoffen richtet. Die Annahme und Beförderung von Sprengstoffen auf den Bahnen wird von der Beibringung eines Ursprungszeugnisses abhängig gemacht; desgl. unterliegt die Einfuhr derartiger Stoffe bestimmten Beschränkungen. Durch Reichsgesetz über die »*Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei der Viehbeförderung auf den Eisenbahnen*« wird denselben die Verpflichtung auferlegt, die Eisenbahnwagen und Gerätschaften, welche zur Beförderung von lebenden Tieren und Geflügel gedient haben, nach jedesmaligem Gebrauche zwecks Beseitigung etwaiger Ansteckungsstoffe einer Desinfektion zu unterwerfen. Die Desinfektion liegt derjenigen Verwaltung ob, in deren Bereich die Entladung des Wagens erfolgt ist. Zur Abwehr und Unterdrückung der Reblauskrankheit haben die meisten europäischen Staaten eine internationale *Reblauskonvention* abgeschlossen, durch welche eine Reihe von Beschränkungen im Verkehr von Pflanzen und sonstigen Gegenständen des Wein- und Gartenbaues festgesetzt ist. Die Eisenbahnen haben bei derartigen Transporten darauf zu achten, daß diese Bestimmungen befolgt und Sendungen, welche denselben nicht entsprechen, von der Beförderung ausgeschlossen bezw. auf der Grenzstation zurückgewiesen werden.

Die Funktionen einer *Reichsaufsichtsbehörde* über die Eisenbahnen Deutschlands werden von dem *Reichseisenbahnamt* wahrgenommen. Dasselbe ist eine ständige, dem Reichskanzler unterstellte Zentralbehörde, welche ihren Sitz in Berlin hat. An der Spitze des Reichseisenbahnamtes, dessen Mitglieder, Kommissare

Digitized by Google

und Beamte keiner deutschen Eisenbahnverwaltung angehören dürfen, steht ein Präsident. Dem Reichseisenbahnamte fallen innerhalb der durch die Reichsverfassung bestimmten Zuständigkeit folgende Geschäfte zu:

1. Das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen,
2. Die Sorge für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsgemäßen Vorschriften,
3. Auf die Abstellung der in bezug auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Mißstände hinzuwirken.

Um das Reichseisenbahnamt bei der Ausübung seines Aufsichtsrechtes zu unterstützen, sind die einzelnen Bahnen verpflichtet, ihm bei der Anlage neuer Strecken die Pläne und Entwürfe zur Prüfung vorzulegen und über alle Änderungen der Tarife, der Betriebsweise, einschließlich der Störungen, Bericht zu erstatten. Eine Haupttätigkeit des Reichseisenbahnamtes besteht in der Bearbeitung der »*Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands*«, wozu ihm die einzelnen Bahnen das Material zur Verfügung stellen.

Wie kompliziert der Betrieb unseres Eisenbahnwesens, das zurzeit eine Länge von rund 55 000 km besitzt, und sein Übergreifen auf andere Gebiete uns auf den ersten Blick auch erscheinen mag, in seiner Organisation bietet es uns ein festes Gefüge dar, das eine weitere segensreiche Fortentwicklung erhoffen läßt.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Digitized by Google

Benützte Literatur.

Außer Dienstvorschriften, Verordnungsblättern u. dgl. wurden benützt:

Brosius & Koch: Der äußere Eisenbahnbetrieb. Wiesbaden 1893.

Haberer: Geschichte des Eisenbahnwesens. Wien, Pest, Leipzig 1884.

Löwe & Zimmermann: Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Leipzig 1897.

Peege: Die deutschen Eisenbahngesetze. Dresden 1901.

Schmeidler: Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. Leipzig 1871.

Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Stuttgart 1895.

Ulrich: Das Eisenbahntarifwesen. Berlin und Leipzig 1886.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY
BERKELEY

THIS BOOK IS DUE ON THE LAST DATE STAMPED BELOW

Books not returned on time are subject to a fine of 50c per volume after the third day overdue, increasing to $1.00 per volume after the sixth day. Books not in demand may be renewed if application is made before expiration of loan period.

APR 3 1919
APR.17 1919
MAY 2 1919

7 Nov'62 JV
REC'D LD
JAN 14 1963
6 Apr'64 AM

IN STACKS
MAR 23 1964

REC'D LD
MAY 31'64-8 PM

LIBRARY USE OCT 9 '86

JUN 20 1996

RECEIVED
MAR 22 1996
CIRCULATION DEPT.

50m-7,'16

Digitized by Google

Y.C 89730

U. C. BERKELEY LIBRARIES

C056099581

Schneider

193851

HE 3075
.S4

Digitized by Google

Digitized by Google